

Zur Restaurierung eines zweisitzigen Postboten-Schlittens des Oberösterreichischen Landesmuseums.

Von

Erwin M. Auer (Wien).

Österreich besitzt in der „Sammlung historischer Prunk- und Gebrauchswagen (Wagenburg)“, die das Kunsthistorische Museum in Schönbrunn betreut, die umfangreichste Sammlung an Pferdegefahrten der Welt; sie ist auf Wagen, Schlitten, Sänften und Tragsessel des Wiener Hofes und des österreichischen Hochadels spezialisiert¹⁾. Im Post- und Telegraphenmuseum zu Wien finden sich interessante Postbeförderungsmittel für den Pferdezug als Originale oder als Modelle²⁾, aber auch die Landesmuseen und einzelne andere Museen unserer Heimat stellen neben Schlitten auch andere originale Pferdegefahrte zur Schau, wie etwa das Steirische Landesmuseum Joanneum den prachtvoll ausgeführten Kobel vom Reisewagen aus der Zeit Friedrichs III.³⁾. Österreich ist also keineswegs arm an alten Denkmälern der Personenbeförderung, die nicht nur das Wissen um die Entwicklung der Technik und des Verkehrs, sondern auch die Kenntnis heimischer Handwerkskunst und Kultur zu bereichern imstande sind. Dennoch darf nicht übersehen werden, daß eine Reihe wagenbaukundlich sehr interessanter Objekte unserer Heimat früher museal überhaupt nicht gesammelt wurde. So sucht man z. B. einen für den Wiener Ausflugsverkehr so typischen Zeiserlwagen oder ein Jantschkysches Würstl aus dem ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts oder aber einen der Pferdestellwagen, die noch nach dem ersten Weltkrieg im Verkehr benützt wurden, vergebens in einem der Wiener Museen. Hier sind museale Unterlassungsfehler geschehen und geschehen hinsichtlich des Gegenwartsverkehrs leider auch noch heute⁴⁾.

¹⁾ Erwin M. Auer, Die Wiener Wagenburg des Kunsthistorischen Museums in Schönbrunn. In: Österreich in Wort und Bild, Folge 41/42, Wien 1952, S. 57 ff.

²⁾ Führer durch das K. K. Postmuseum. 3. Auflage, Wien 1907. — Jahrbuch der österreichischen Wissenschaften, 3. Jg., Wien 1954, S. 399 f.

³⁾ Heinrich Kreisel, Prunkwagen und Schlitten. Leipzig 1927, S. 18 f und Tafel I/B.

⁴⁾ Die Beschäftigung der Wagner geht in Niederösterreich und Burgenland stark zurück, da zu den Traktoren bereits auch fabrikmäßig gefertigte Bauernwagen („Gummiradler“) geliefert werden. Welches volkskundlich interessierte Museum sammelt einen noch handgefertigten Leiter- oder Truhnenwagen, bevor diese Bauerngefahrte endgültig verschwinden? Über Anregung des Leiters der Wagenburg drehte die Landesbildstelle für Wien, Niederösterreich und Burgenland (Wien IX., Sensengasse 3) in dankenswerter

Daß Originalgefährte in Museen nicht gerne gesammelt werden, ist leicht erklärlich. Die Wagen beanspruchen immerhin Stellflächen von etwa rund 4 bis zu 14,25 Quadratmetern. Die Türen der Museumsräume sind überdies für die Höhen und Breiten von Wagen nicht berechnet. Das Fehlen der für Wagen geeigneten Aufzüge und das Eigengewicht der Wagen verweisen diese Objekte in die Parterreräume, die ihrerseits wieder die Einbringung der Gefährte über die schwer befahrbaren Stiegenaufgänge vor den Museumstoren nicht leicht ermöglichen. Gewicht und Größe der Wagen haben endlich im letzten Weltkrieg zu Bergungsschwierigkeiten geführt, die arge Bombenschäden an wertvollen Objekten zur Folge hatten⁵⁾. Originalgefährte bildeten also vielfach eine Verlegenheit für Museen, und die Folgen dieser Verlegenheit wirkten sich in einer mehr oder minder sorglosen Aufbewahrung aus. Gefährte auf dem Erdboden eines Museums- oder Depothofes jahrelang stehen zu lassen und sie im besten Falle durch ein Flugdach ungenügend zu schützen, muß langsam aber sicher zum Verlust dieser Museumsobjekte führen, deren Räder oder Kufen durch die Bodenfeuchtigkeit als erste zu verfaulen beginnen. Solche Originalgefährte endlich in dunklen, feuchten, nicht lüftbaren Abstellräumen langsam aber sicher verrotten zu lassen, kann ebenfalls nicht mehr als „museale Pflege von Objekten“ bezeichnet werden. Mit der sorglosen Aufbewahrung verbindet sich meist nicht nur eine mangelhafte Konservierung, sondern auch eine geringere Wertschätzung, die Wagen oder Schlitten ohne Bedenken für Fest- und Aufzüge, für Film- und Theaterzwecke entlehnen läßt und auf diese Weise ebenfalls zur Minderung der erhalten gebliebenen wagenbaukundlichen Musealobjekte beiträgt⁶⁾.

Wenn ein Museum alte Pferdegefährte besitzt oder als Geschenk annimmt, erwächst dem Institut die unabdingbare Pflicht, auch für diese Objekte hinsichtlich der Unterbringung, Konservierung und Bewahrung in gleich gewissenhafter Weise vorzusorgen, wie etwa für Gemälde, Harnische oder archäologische Funde. Die Unterbringung der wagenbaukundlichen Musealobjekte in geschlossenen Räumen mit Holzböden, ferner ihre laufende und sorgfältige Konservierung und schließlich ihr Schutz vor museumsfremder Benützung verhindern allein, daß Österreichs international beachteter Musealbesitz an historischen Pferdegefährten weiterhin unersetzliche Verluste in Friedenszeiten erleidet.

Weise zu Opponitz an der Ybbs zwei 16-mm-Schmalfilme unter den Titeln „Wie ein Bauernwagen entsteht“ (FLW 9) und „Beschlagen eines Bauernwagens“ (FLW 10), die am Bau eines Leiterwagens die wagenbaukundlich interessante Handwerksarbeit vor ihrem Ausklingen dokumentarisch festhalten.

⁵⁾ Erwin M. Auer, Die Restaurierung des Krönungswagens Karls VI. In: *Österr. Zeitschrift für Denkmalpflege*, 2. Jg., Wien 1948, S. 44 ff.

⁶⁾ Erwin M. Auer, Sind Museen „Requisitenleihanstalten“? In: *Mitteilungsblatt der Museen Österreichs*, 2. Jg., Wien 1953, S. 86 ff.

I. Aus der Geschichte des Objekts.

Aus dem oberösterreichischen Raum haben sich, soweit es der musealen Literatur entnommen werden kann⁷⁾, nur drei Postfuhrwerke des Pferdezuges erhalten. Es sind dies durchwegs „nichtärarische Beförderungsmittel“⁸⁾, da sie Postbotenfahrten dienten, die private Unternehmer auf Grund eines mit der staatlichen Postanstalt abgeschlossenen Vertrages in deren Interesse durchzuführen hatten⁹⁾. Ärarische, d. h. von der Postökonomie-Verwaltung für ärarische Kurse gelieferte Postbetriebsmittel wurden nämlich, sobald sie für den Betrieb untauglich geworden waren, am Standort veräußert, oder falls sie nicht absetzbar waren, zerlegt und die noch brauchbaren Bestandteile der Postökonomie-Verwaltung abgeliefert¹⁰⁾. Aus diesem Grund nimmt es nicht wunder, daß mit Ausnahme

⁷⁾ Die bisher zur Geschichte der Post in Oberösterreich erschienene Literatur erweist sich nämlich für in Betracht kommende Musealobjekte nicht ergiebig. So zählen Hans Commendas „Materialien zur landeskundlichen Bibliographie Oberösterreichs“ (Linz 1891), Eduard Straßmayrs „Bibliographie zur oberösterreichischen Geschichte“ (Linz 1929 ff) und die Verzeichnisse „Heimatkundliches Schrifttum über Oberösterreich“ (Linz 1950 ff) wohl eine Reihe selbständiger Einzelbeiträge zur Geschichte des oberösterreichischen Postwesens auf. Auch in verschiedenen Stadt- und Ortsgeschichten finden sich interessante Hinweise zu diesem Thema. Die erste methodisch gelungene Übersicht über die Entwicklung des oberösterreichischen Postwesens bis 1848 bietet Alfred Hoffmanns „Werden, Wachsen, Reifen“ = Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, Bd. 1, Linz und Salzburg 1952, S. 236 ff, 487 f. Eine gleich wertvolle, überdies an Hand der Postakten verfaßte und mit Kurskarten versehene Übersicht für die Zeit nach 1848 steht noch aus.

⁸⁾ Für die Einteilung der Postbeförderungsmittel vgl. Sammlung der bei der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Prag im Winter 1886—1887 gehaltenen Vorträge über den administrativen Dienst bei der k. k. Post- und Telegraphen-Anstalt, Bd. 2, Prag 1889, S. 562 ff, 832 f. — Hinsichtlich des Verhältnisses der ärarischen zu nicht-ärarischen Postbeförderungsmitteln vgl. die im Statistischen Jahrbuch, Wien 1878 ff, jeweils im Heft IV aufgenommenen Zahlen für Österreich ob der Enns, z. B.:

Postwagen bzw. Schlitten			
	ärarische:	nichtärarische:	Summe:
1875	26	141	167
1876	25	142	167
1877	22	140	162
1878	19	136	155
1879	17	140	157
1880	18	140	158

⁹⁾ Dienst-Instruktion für die k. k. Poststationen etc. (H. M. Erlaß vom 6. Dezember 1855, Z. 18555-2628, V. B. 1856, Nr. 4), § 78. — Unterricht über den Postbeförderungsdienst auf Straßen (H. M. Erlaß vom 30. Juni 1884, Z. 7061, P. T. V. B. 1884, Nr. 42), § 39.

¹⁰⁾ Vorschriften, betreffend die ärarischen Straßen-Postfuhrwerke, Wagen-Materialien und Requisiten bei den k. k. Postämtern (H. M. Erlaß vom 25. Jänner 1883, Z. 36537 ex 1882, V. B. 1883, Nr. 21), § 11. — Bezüglich der Versteigerung von Postschlitten vgl. z. B. Zeitschrift für Post und Telegraphie, Jg. 16, Wien 1909, S. 160.

der im Wiener Post- und Telegraphen-Museum betreuten ärarischen Postfuhrwerke keine weiteren Stücke auf uns gekommen sind. Anders verhält es sich mit im Postbetrieb verwendeten Gefährten, die Besitz privater Unternehmer waren und daher in Schupfen noch lange nach ihrer letzten Fahrt ein unbeachtetes Dasein fristeten, bis sie endlich in museale Obhut übergingen.

Das älteste der drei vorgenannten Objekte ist der auch Gassel- oder Stafettenschlitten genannte Reitschlitten, der in Haag bis zum Jahre 1849 in Verwendung gestanden sein soll und heute im Wiener Post- und Telegraphen-Museum (Inv.-Nr. 1612) aufbewahrt wird¹¹⁾. Die Geschichte dieses Schlittens wird die Heimatforschung, von dem auf dem Rückbrett des Schlittens befindlichen Monogramm „JMO“ ausgehend, vielleicht noch klären können. Der Schlitten wurde während des letzten Krieges nur geringfügig beschädigt und 1953 in der Wagenburg restauriert¹²⁾. Schlechter kamen in der Kriegs- und Nachkriegszeit die beiden dank der Initiative Dipl.-Ing. Dr. techn. Ernst Neweklowskys und dank des Verständnisses des damaligen Postdirektors Dr. Leopold Kühnelt dem Oberösterreichischen Landesmuseum übergebenen Objekte weg¹³⁾, nämlich der seinerzeit auf dem Kurs Linz—Eferding eingesetzte Postwagen (Inv.-Nr. T/2/1927)¹⁴⁾ und der zuletzt auf dem Kurs Leonfelden—Freistadt verwendete Postboten-Schlitten (Inv.-Nr. T/75/1933)¹⁵⁾. Begreiflicherweise wollte der Leiter der Technikgeschichtlichen Sammlung Dr. Wilhelm Freh diese Gefährte auf jeden Fall retten. Eine gemeinsam mit dem Leiter der Wagenburg durchgeführte Untersuchung ergab am 27. November 1953¹⁶⁾, daß beide Postfuhrwerke noch restaurierbar sind. Da die Wiederherstellungsarbeiten am Postboten-Schlitten, der übrigens nach dem derzeitigen Stand der Forschung im österreichischen Raum und wohl auch

Cirkular-Verordnung der k. k. Postdirektion für Böhmen, Prag 1876 ff, S. 183, 250, 262, 481, 1087, 1256, 1555, 1770; Prag 1897, S. 42.

¹¹⁾ Führer durch das k. k. Postmuseum Wien, a. a. O., S. 163. — Die in den o.-ö. Bibliographien (vgl. Anm. 7) verzeichneten Beiträge zur Geschichte von Haag am Hausruck (Duschek, Watzinger u. a.) helfen hinsichtlich der Auflösung des Monogramms nicht weiter.

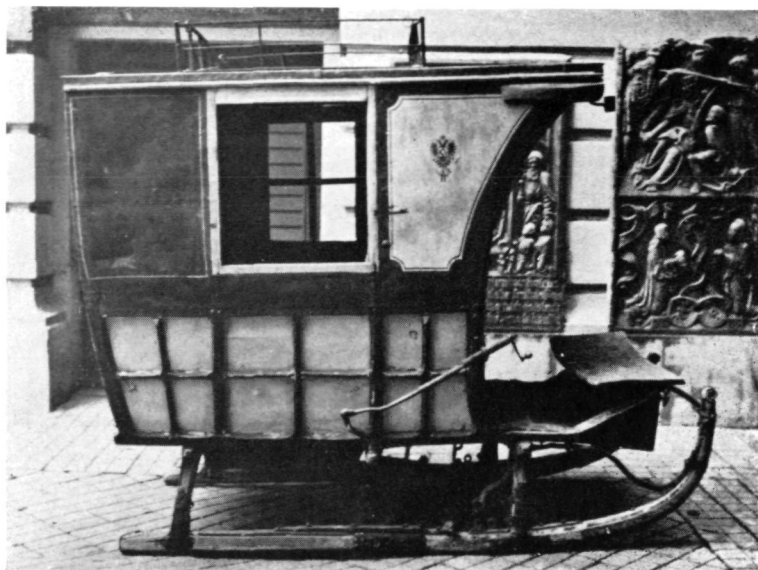
¹²⁾ Kunsthst. Mus., Zl. 36/Wgbg/1953.

¹³⁾ Wilhelm Freh, Arbeitsbericht der Technikgeschichtlichen Abteilung des O.-Ö. Landesmuseums f. d. Jahr 1953, In: Jb. d. O.-Ö. MV., Bd. 99, Linz 1954, S. 48. — Der § 10 der „Vorschriften“, a. a. O., ordnete bereits 1883 an: „... die Wagen auf den Stationen nicht im Freien, mit geöffneten Fenstern und ohne Aufsicht stehen zu lassen, wodurch die Beschädigung und frühzeitige Unbrauchbarkeit der Beförderungsmittel herbeigeführt wird.“

¹⁴⁾ Jb. d. O.-Ö. MV., Bd. 82, Linz 1928, S. 36. — Ernst Neweklowsky, Die alte Postkutsche. In: O.-Ö. Tageszeitung vom 5. November 1927, 4. Jg., Nr. 256, S. 8.

¹⁵⁾ Jb. d. O.-Ö. MV., Bd. 86, Linz 1935, S. 57.

¹⁶⁾ Kunsthst. Mus., Zl. 65/Wgbg/1953.



Aufnahme: Bernhard Stolz d. J.

Abb. 1: Zweisitziger Postboten-Schlitten aus Leonfelden (O.-Ö. Landesmuseum, Linz, Inv.-Nr. T/75/1933). Zustand 1935, handseitige Ansicht (Photo Nr. T/1/12).

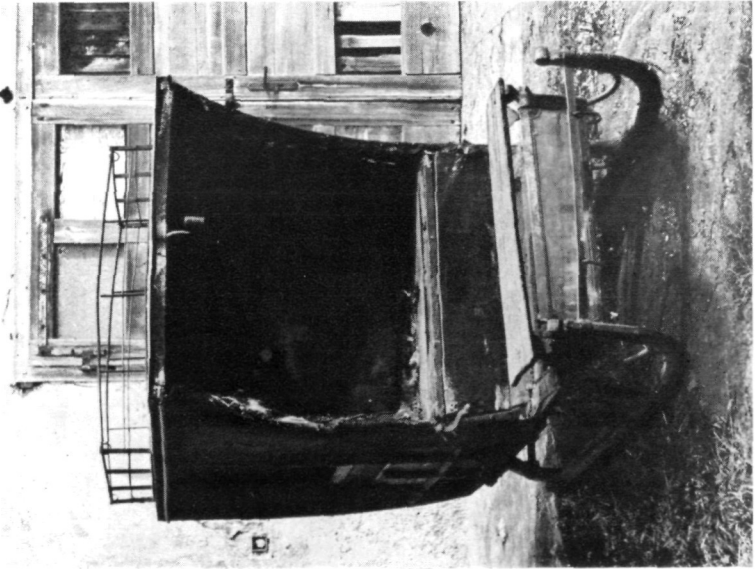


Aufnahme: Max Eiersebner

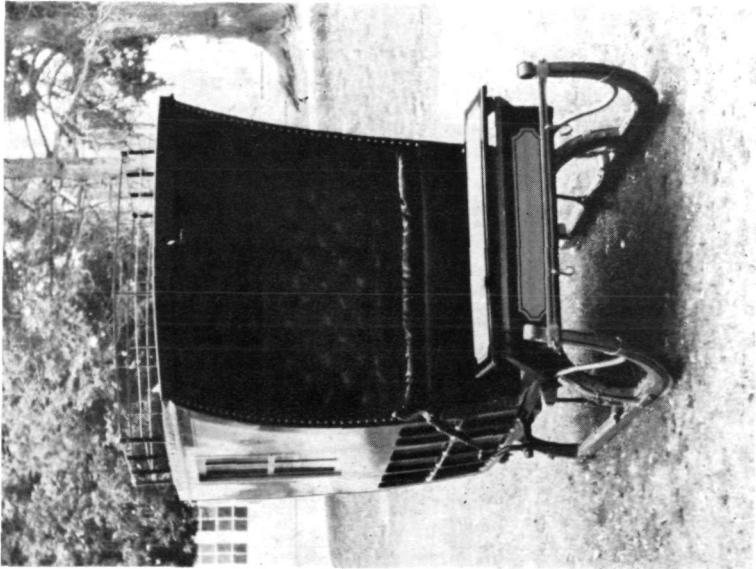
Abb. 2: Zweisitziger Postboten-Schlitten. Zustand 1953, sattelseitige Ansicht (Photo Nr. T/1/17).



Aufnahme: Max Eiersöhner
Abb. 4. Zweisitziger Postboten-Schlitten, Zustand 1953, Rückansicht (Photo Nr. T/1/14).



Aufnahme: Max Eiersöhner
Abb. 3. Zweisitziger Postboten-Schlitten, Zustand 1953, Vorderansicht (Photo Nr. T/1/13).



Aufnahme: Wilhelm Freh
Abb. 5. Zweisitziger Postboten-Schlitten, Zustand 1954,
Vorderansicht (Photo Nr. T/1/21).



Aufnahme: Wilhelm Freh
Abb. 6. Zweisitziger Postboten-Schlitten, Zustand 1954,
Rückansicht (Photo Nr. T/1/23).

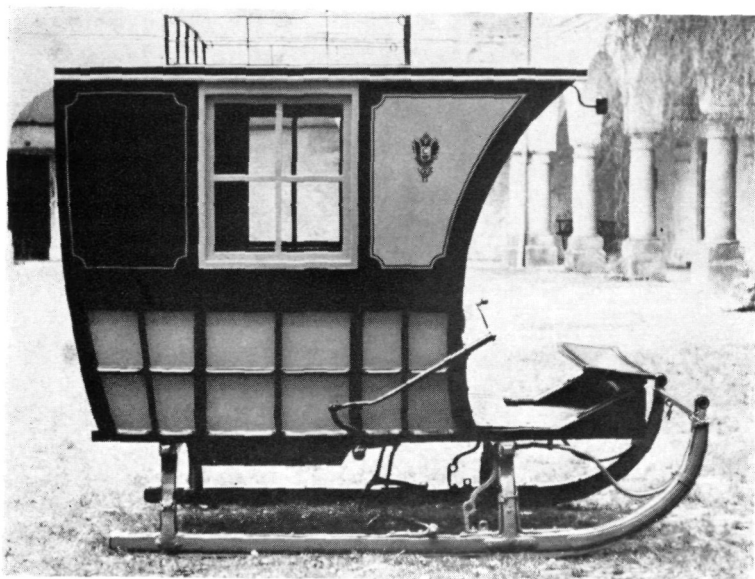


Abb. 7: Zweisitiger Postboten-Schlitten. Zustand 1954, handseitige Ansicht (Photo Nr. T/I/28).

Aufnahme: Wilhelm Freh

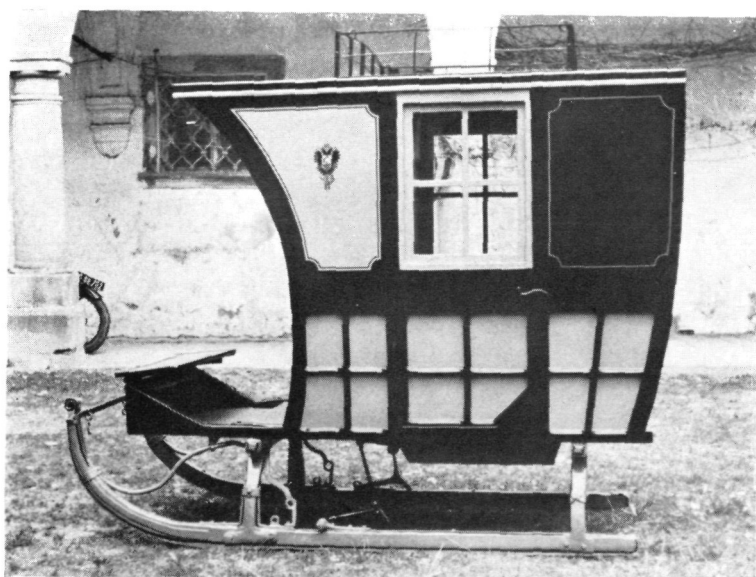


Abb. 8: Zweisitiger Postboten-Schlitten. Zustand 1954, sattelseitige Ansicht (Photo Nr. T/I/25).

Aufnahme: Wilhelm Freh

darüber hinaus als einziger seiner Art und Type erhalten geblieben ist, innerhalb eines Jahres, also noch vor dem Umbau der Wagenburgschauhalle, durchgeführt werden konnten, wurde dieser Schlitten als erster zur Restaurierung bestimmt. Hiefür stellte die Wagenburg ihre Restaurierwerkstätten und die Aufseher zur Verfügung, die, wie alle Aufseher des Kunsthistorischen Museums, gelernte Handwerker, also Spezialisten ihres Faches sind und neben dem Aufsichtsdienst auch die museale Restaurierung und Konservierung der Wagenburgobjekte zu besorgen haben.

Für die Geschichte dieses Postboten-Schlittens¹⁷⁾ standen bis zur Restaurierung nur die Angaben des Vorbesitzers zur Verfügung, die, wie folgt, in das Eingangsprotokoll des Oberösterreichischen Landesmuseums auf Seite 159 zum Jahr 1933 aufgenommen wurden:

„Postschlitten, zweisitziges Abteil (Coupé), mit überdecktem Kutschersitz (Bock), gelb und schwarz gestrichen, mit Aufschrift: „k. k. Post Leonfelden—Freistadt“ und Doppeladler. Kufen und Untergestell rot gestrichen. Deichsel und „Trittel“ fehlen. Leonfelden, letzte Fahrt 1917. (Seit 1909 im Besitz des H. Josef Pammer¹⁸⁾), Leonfelden; auf der Strecke Leonfelden—Freistadt bis 1917 benützt. Monatlicher Bauschbetrag für die Beförderung der Post 280 Kr; Fahrpreis für eine Person 1 Kr 60 h). — Vorher gehörte der Schlitten H. Dobusch in Hohenfurt, der seit 1905/6 damit den Postverkehr nach Friedberg besorgte.“

¹⁷⁾ „Postschlitten“ ist eine zu allgemeine Bezeichnung für diesen Schlitten, die vor 1918 ebenfalls gebräuchliche Benennung „Botenschlitten“ läßt die Beziehung zur Post nicht sofort erkennen. Da die nichttätigen Postkurse seinerzeit amtlich „Postbotenfahrten“ hießen, schlägt die Wagenburg als Inventar- und Beschriftungsbezeichnung „Postboten-Schlitten“ vor, um den früheren Verwendungszweck des Schlittens zu betonen. — Die Amtssprache der Post arbeitete zumeist mit dem einfachen Sachnamen „Schlitten“ (vgl. z. B. Sammlung, a. a. O., Bd. 2, S. 567, 832; Vorschriften, a. a. O., § 7/Ia; Dienst-Instruction, a. a. O., § 28; Unterricht, a. a. O., § 13), seltener mit unterscheidenden Benennungen, wie „Malle-Schlitten“ (vgl. z. B. Circular-Verordnungen 1876 ff., a. a. O., S. 1555, 1770) oder „Separatschlitten“ (ebenda 1897, S. 42). — In der „Consignation“ des k. k. Hofpoststalles von 1836 werden „halbggedeckte Postschlitten“, „offene Staffettenschlitten“, offene Postkaesch-Schlitten“, „Schlagschlitten“ und ein „grüner Schlitten“ angeführt; vgl. Albert Tschugguelli, Das k. k. Poststallamt in Wien in historischer Beleuchtung. Lithographiert [Wien 1909], Beilage 7 (Exemplar des Post- und Telegraphen-Museums).

¹⁸⁾ Verschieden, soll heißen: Pammer; vgl. Jb. d. O.-Ö. MV., Bd. 86, Linz 1935, S. 57, wo als Spender „Josef Pammer, Gastwirt in Leonfelden“ aufscheint. — Dr. Freh konnte den Gastwirt und Fuhrwerksunternehmer Josef Pammer am 3. Juni 1954 nochmals über den Postboten-Schlitten befragen. Dabei wurde zusätzlich zu den in der Eintragung von 1933 festgehaltenen Tatsachen in Erfahrung gebracht, daß das Gefährt früher einmal auch auf der Strecke Hohenfurt—Hohenfurt-Bahnhof eingesetzt war, für die Strecke Leonfelden—Freistadt eine Fahrzeit von rund vier Stunden benötigt wurde und der Verkehr auf der letztgenannten Strecke während des ersten Weltkrieges

Während der Restaurierung konnten noch zwei weitere interessante Angaben im Schlitten selbst gefunden werden. Beim Ausbau zerrosteter Blechteile wurde auf der Papierunterlage des sattelseitigen¹⁹⁾ Teiles der Coupésitzpolsterung folgende nicht mehr vollständige Bleistiftinschrift gefunden:

....
 Josef From
 Sattler in
 Hohenfurth
 Monath Fäbbruar
 1877 gemacht
 worden
 21 | 10 | 31 | 29
 92 | 92 | 12 | 80 „

Die zweite Inschrift ist ebenfalls mit Bleistift, und zwar auf der Unterseite des Kastensitzdeckels angebracht worden und lautet:

„Franz Pachinger
 Sattler in Leonfelden N 40
 renovirt den 12/1/1909“

Diese beiden Inschriften stellen letzte Ausläufer alter Handwerkermarken dar; sie lassen sich durch das ganze 19. bis ins 20. Jahrhundert verfolgen²⁰⁾.

Die erstgenannte älteste Inschrift ist leider nicht zur Gänze erhalten und erlaubt daher keinen sicheren Schluß, ob der Hohenfurther Sattler Josef From für den Bau des ganzen Schlittens verantwortlich war, oder aber, worauf die darunter geschriebene Abrechnung in ihrer Preishöhe hinweist, den Schlitten nur lackiert und staffiert hat. Die Jahreswende 1876/77 dürfen wir mit größter Sicherheit als Bauzeit des Schlittens annehmen, wir wissen jedoch nicht, für wen der Schlitten damals gebaut und auf welchen Strecken der Postbotenfahrten er in der Zeit vor 1905/06 eingesetzt wurde. Daß er für Postbotenfahrten gebaut war, zeigt die Konstruktionstypen des Coupé-Kastens für zwei Personen und des mit

eingestellt werden mußte, da die Pferde für militärische Zwecke eingezogen wurden. Josef Pammer starb zu Leonfelden am 30. Dezember 1954, also an dem Tage, da sein Postboten-Schlitten nach der Restaurierung von Linz in die Studiensammlung auf Schloß Tillysburg übergeführt wurde.

¹⁹⁾ Bis ins 17. Jahrhundert lassen sich die von den „Sattel-“ und „Handpferden“ der Reiter- und Kutschersprache abgeleiteten Seitenbezeichnungen für Gefährte in der Sattler- und Wagnersprache zurückverfolgen, die mit „sattelseitig“ die in der Fahrtrichtung gesene linke Wagenseite, und mit „handseitig“ die in der gleichen Richtung gesene rechte Wagenseite benennt.

²⁰⁾ Z. B. Auer, Restaurierung, a. a. O., S. 49, Anm. 12 und 13.

einem Vordach überdeckten Kutschersitzes. Die Type stimmt nicht nur mit den durch Graphiken überlieferten Abbildungen solcher Postbotenfuhrwerke vor 1880 überein, sondern entspricht auch weitgehend den späteren „Normalwägen“, die in Österreich unter der Enns seit 1877 erprobt und seit 1880 auch in den übrigen Postdirektionsbezirken für Postbotenfahrten eingeführt wurden²¹⁾. Der Schlitten weist die geforderte „vor dem Eindringen der Nässe vollkommen schützende Bedachung“ und im Innern „gepolsterte Sitze und Lehnen“ auf, es ist im Sitzkasten für den Kutscher und in dem für die Reisenden „hinlänglich Raum für die gegen Verlust, Nässe oder Reibung gesicherte Verpackung der Briefpost“ vorhanden und außerdem sind beide Sitzkasten für Wertsendungen durch ein Schloß „gut verschließbar“²²⁾ gewesen; schließlich ist am Vordach auch der Steckarm für eine heute fehlende Wagenlaterne angebracht, so daß der Schlitten den straßenpolizeilichen Vorschriften jener Zeit genügte²³⁾. Im übrigen nahm der Besteller oder der Wagner beim Bau des Schlittens auf die strengen Winter der Hohenfurther Gegend Rücksicht. Der Wagner versah den Kasten nur mit einer Tür, und zwar auf der Sattelseite, belegte die Tür mit breiten Anschlagblechen, brachte bei beiden Fenstern tiefe Fensterläufe und Stellnuten an und sorgte so im Verein mit der durch den Sattler angefertigten durchgängigen Staffierung der nicht gepolsterten Innenwandteile des Kastens für eine praktisch zugfreie Unterbringung der beiden Fahrgäste im Innern des Kastens. Wenn es das Wetter erlaubte und genügend Fahrgäste vorhanden waren, klappte der Postillon das Spritzbrett ganz zurück und setzte sich darauf, so daß auch auf dem Kutschersitz zwei Fahrgäste Platz fanden. Im Notfall konnte sich auch ein fünfter Fahrgast zum Kutscher auf das zurückgeklappte Spritzbrett setzen. Der Schlitten stellt somit eine solide und zweckmäßig ausgeführte Handwerksarbeit dar.

Über die Verwendung des Schlittens ist bisher Näheres nur aus der Zeit seit ungefähr 1906 bekannt, wobei die Angaben des letzten Besitzers Pammer aus dem Jahre 1933 über die Verwendung des Schlittens durch den Vorbesitzer Dobusch schon durch die Formulierung „1905/06“ wohl lediglich als beiläufige angesehen werden müssen. Daß der Schlitten zwischen 1877 und 1906 nicht unbenützt in einem Schupfen stand, liegt ebenso nahe wie die Vermutung, daß er von einem Hohenfurther Unternehmer für Postbotenfahrten benützt wurde. Es erhebt sich somit die Frage, ob der Schlitten nur auf der Strecke Hohenfurth—Hohenfurther Bahnhof

²¹⁾ Sammlung, a. a. O., Bd. 2, S. 857 ff.

²²⁾ Dienst-Instruktion, a. a. O., § 27; Unterricht, a. a. O., § 12.

²³⁾ Gebrauch der Wagenlaternen bei Nachtzeit (H. M. Erlaß vom 30. Dezember 1850, Z. 11556-P, V. B. 1851, Nr. 6. — Dienst-Instruktion, a. a. O., § 67, Unterricht, a. a. O., § 33.

oder aber auch bereits seit 1884 auf der Strecke Hohenfurth—Zartlesdorf²⁴⁾ oder seit 1885 auf der Strecke Hohenfurth—Friedberg i. B.²⁵⁾ oder zwischen 1892 und 1894 auf der Strecke Hohenfurth—Krumau²⁶⁾ Verwendung fand und wie er allenfalls vor 1884 eingesetzt wurde. Ferner, war Dobusch der Besteller des Schlittens oder gab es vor Dobusch noch andere Vorbesitzer? Die Beantwortung all dieser Fragen muß der zuständigen Heimatforschung überlassen bleiben.

Der Grund, warum Dobusch 1909 den Schlitten verkaufte, könnte in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes gesucht werden. Friedberg, das Dobusch mit dem Postbotenkurs von Hohenfurth aus anzufahren hatte, war seit 1892 bereits durch eine andere Postbotenfahrt mit dem Bahnhof Schwarzbach-Stuben der Eisenbahnlinie Budweis—Schwarzes Kreuz verbunden²⁷⁾. Im ersten Jahrzehnt unseres Säkulums tauchten Pläne für eine Bahn auf, die bei Zartlesdorf von der Hauptstrecke Prag—Budweis—Linz—Selzthal—Triest abzweigen und, dem Lauf der Moldau folgend, über Hohenfurth nach Lippnerschwebe führen sollte; diese Strecke wurde am 17. Dezember 1911 als „Hohenfurther elektrische Lokalbahn“ eröffnet²⁸⁾. Sicherlich war es Dobusch auch schon vorher bekannt, daß dann die Post von Lippnerschwebe nach Friedberg durch eine eigene Postbotenfahrt befördert werden sollte, so daß die Postbotenfahrt von Hohenfurth nach Friedberg überflüssig und damit auch keine Verwendungsmöglichkeit mehr für den Schlitten vorhanden sein würde. Die Erwägung eines rechtzeitigen Verkaufes noch vor der Eröffnung der Lokalbahn und vielleicht auch andere Umstände könnten Dobusch zur Abgabe des Schlittens im Jahre 1909 bewogen haben²⁹⁾.

²⁴⁾ Erstmals im amtlichen „Coursbuch“ (Eisenbahn-, Post- & Dampfschiff-Course) 1884, Aprilheft, S. 231.

²⁵⁾ Dieser Kurs scheint im Coursbuch erstmals im Augustheft 1885, S. 224, auf und war eine Fortsetzung des am 1. März 1885 wiedereingeführten Kurses Hohenfurth—Leonfelden (Circular-Verordnung, a. a. O., Prag 1885, S. 1223 f), der Anschluß bis Linz hatte.

²⁶⁾ Vgl. Coursbuch 1892, Juliheft, S. 573 und 1894, Juliheft, S. 654.

²⁷⁾ Die Eisenbahnlinie Budweis—Schwarzes Kreuz wurde in folgenden Teilstrecken eröffnet: Budweis—Gojau am 20. November 1891, Gojau—Salnau am 4. Juli 1892, Salnau—Schwarzes Kreuz am 12. Juli 1912 (Freundliche Auskunft des Staatsarchivars Dr. Paul Mechtler vom Verkehrsarchiv). — Postbotenfahrt Schwarzbach—Stuben nach Friedberg im Coursbuch 1892, Oktoberheft, S. 647.

²⁸⁾ Freundliche Auskunft des Kollegen Dr. Mechtler.

²⁹⁾ Tatsächlich wurde ab 12. Februar 1912 die Post mit der elektrischen Bahn Zartlesdorf—Hohenfurth—Lippnerschwebe befördert. Daher wurden mit 11. Februar 1912 auch die Postbotenfahrten Hohenfurth—Zartlesdorf, Friedberg i. B.—Hohenfurth und Hohenfurth—Malsching eingestellt und mit 12. Februar 1912 u. a. neu die Postbotenfahrten Hohenfurth P.A.—Hohenfurth Bhf. und Friedberg i. B.—Lippnerschwebe eingeführt. Vgl. Amtsblatt d. k. k. Post- u. Telegraphen-Direktion Böhmen, Jg. 1912, Prag, Nr. 3, S. 28; Kursbuch 1911, November-Dezember-Heft, S. 1151; Kursbuch 1912,

Wie dem auch sei, der Leonfeldner Gastwirt und Bäcker Josef Pammer, der für die Postverwaltung gegen eine monatliche Vergütung die Postbotenfahrt Leonfelden—Freistadt³⁰⁾ vertraglich zu besorgen hatte, kaufte den Schlitten und ließ ihn durch den ortsansässigen Sattler Franz Pachinger „renovieren“. Über Art und Umfang dieser „Renovierung“ wird noch im nächsten Abschnitt zu handeln sein. Die Schwierigkeiten der letzten Kriegsjahre und das Ende des ersten Weltkrieges verursachten schließlich die Einstellung der Pferdepost auch auf dem Postbotenfahrkurs Leonfelden—Freistadt ebenso wie auf vielen anderen Kursstrecken, die damals noch mittels Privatfahrzeugen im Pferdezug durch Unternehmer für die Post befahren wurden. Den Zeitpunkt der Einstellung dieser Kursstrecken im allgemeinen und des Kurses Friedberg—Leonfelden im besonderen aus dem nicht in Wien erliegenden Akten- und Unterlagsmaterial festzustellen, verbleibt Aufgabe der zuständigen Heimatforschung:

II. Die Restaurierung.

Der Schlitten traf in der Wagenburg zu Schönbrunn am 12. Dezember 1953 ein und wurde in der Woche darauf unter Ausbau verschiedener Teile genau untersucht. Die aus Buchenholz gefertigten, zum Teil gesprungenen Bauteile wiesen entweder, wie z. B. die bereits mehrfach gebrochenen und mittels ungleich gearbeiteter Eisenstücke primitiv geschierten³¹⁾ Kufen, starke Fäulnisfolgen oder, wie etwa die beiden Türsäulen, schwere Holzwurmschäden auf. Letztere Schäden waren bei diesen Säulen so weit fortgeschritten, daß diese Holzteile nur mehr durch das stellenweise total durchgerostete Verkleidungsblech³²⁾ zusammengehalten wurden; die durch das Gewicht des Daches bereits oben nach vorn gedrückten und daher schiefstehenden Türsäulen auf Abb. 2 lassen die Brüchigkeit dieser Konstruktionsteile noch nachträglich erkennen. Die bekannten Holzhärtungsmethoden hätten diese Säulen und auch andere Stücke nicht mehr retten können, so daß ein Ersatz der meistbeschädigten

Juniheft, S. 1151. — Die Postbotenfahrt Linz—Leonfelden—Hohenfurth wurde mit 16. Mai 1912 eingestellt und dafür als zweiter Postautomobilkurs in Oberösterreich der Kurs Linz—Leonfelden am 17. Mai 1912 eröffnet. Vgl. Amtsblatt d. k. k. Post- und Telegraphendirektion Oberösterreich u. Salzburg in Linz, Jg. 1912, S. 35; Kursbuch 1912, Juniheft, Kurs 1084.

³⁰⁾ Postbotenfahrt Leonfelden—Freistadt seit 1906 (Kursbuch 1906, Jänner-Februar-Heft, S. 628).

³¹⁾ Vgl. z. B. auf Abb. 1 die durchlöchernte Eisenschiene auf der handseitigen Kufe vor dem Eisengelenk oder der Eiskratze oder auf Abb. 2 die am sattelseitigen Kufenoberrand unter dem Eisengelenk aufgeschraubte Eisenschiene, die gleichfalls eine Bruchstelle zu sichern hatte.

³²⁾ Vgl. z. B. auf Abb. 2 die durchgerosteten Löcher in der sattelseitigen Blechverkleidung des Kutschersitzes.

oder fehlenden Holzteile nicht zu umgehen war³³). Auch an den Ersatz der durchgerosteten Blechstücke mußte gedacht werden. Die Staffierung war durch jahrelang wirkende Witterungseinflüsse ebenfalls schwer mitgenommen; der Kutschersitzpolster fehlte, der Coupésitzpolster war nur in Teilen vorhanden und aus vielen Stellen der Wandpolsterung quoll das als Füllmaterial verwendete Rehhaar. Die handgeschmiedeten Eisen- teile des Schlittens waren lediglich arg verrostet, jedoch noch voll verwendungsfähig. Die Abb. 2 bis 4 lassen die Farb- und Lackschäden hinreichend erkennen. Zum alten Schloß des Kutschersitzkastens fehlte der Schlüssel, der Sitzkasten im Innern war seines Schlosses beraubt. Die Laterne, die Gabeldeichsel und das Drittel waren schon 1933 bei der Übernahme nicht mehr vorhanden.

Anläßlich der Untersuchung konnte auch festgestellt werden, daß der Schlitten bereits mehrfach „renoviert“ worden war. Der älteste Umbau reicht in die Zeit vor 1909, vielleicht sogar in die Jahre zurück, da der Schlitten erst aufgerichtet war, und betrifft die Kastentür. Diese war nämlich ursprünglich gegenläufig angeschlagen gewesen, so daß sie von vorne nach rückwärts zu öffnen war. Die mit Holzstücken ausgefüllt gewesenen Einlaßlöcher für die mit Scharnieren ausgestatteten Türbänder in der alten rückwärtigen Türsäule lassen dies ebenso erschließen wie der ausgespant gewesene Schlitz für den Türriegel in der alten vorderen Türsäule³⁴). Die zur Ausfüllung der Löcher und des Schlitzes verwendeten Holzstücke wiesen gleichstarke Holzwurmschäden auf wie die Türsäulen selbst, ein Umstand, der für die Datierung des Türumbaus wichtig ist. Der soeben geschilderte erste Türanschlag war unpraktisch, da der damals der vorderen Türkante zu eingeschraubte Wellengriff zu weit vom Fahrgastsitz des Coupés ablag und der Fahrgast bei starkem, von vorn wehendem Wind die Tür nach dem Einsteigen nur schwer schließen konnte. Es ist also zu verstehen, daß dieser Umbau sehr bald nach der Anfertigung vorgenommen wurde.

Verschiedene übereinanderliegende Farbschichten wiesen auf eine mehrmalige Erneuerung der Lackierung hin. Von einer Hand war z. B. die Lackierung der unteren Seitenwände des Kastens mit den ausgetäfelten Holzrippen, die seitliche Blechverkleidung des Kutschersitzes und der Boden samt dem vorderen Abschluß dieses Sitzes gestrichen und lackiert. Das solide Können dieses Handwerkers spiegelt sich u. a. noch in den einwärts abgerundeten Ecken des gelben Mittelfeldes sowie der schwarzen Beschneidung auf der erwähnten seitlichen Blechverkleidung (vgl. Abb.1) oder auf dem vorderen Abschlußbrett des Kutschersitzbodens (vgl. Abb. 3)

³³) So fehlten z. B. die beiden Fenster, die nach Abb. 1 noch 1953 vorhanden waren.

³⁴) An den neuen Türsäulen wurden die Löcher und der Schlitz des ersten Anschlages durch Kerben am gleichen Ort festgehalten.

wider. Als wesentlich primitiver ist die von einem anderen Lackierer besorgte geradlinige Auszier zu beurteilen; dieser Handwerker beschnitt die seitliche Blechverkleidung des Kastens und dessen Rückwand, auch bemalte er das untere Rückwandblech mit viel zu breiten, zu den hölzernen Seitenwandrippen in keinem richtigen Größenverhältnis stehenden Rippen (vgl. Abb. 1 und 4).

Die zwei nicht fugenlos aneinandergefügteten Blechtafeln der Rückwand und die zu klein ausgefallene Buchstabenhöhe des Wortes „Freistadt“ legt die Vermutung nahe, daß unter der unteren Blechtafel einmal auch ausgetäfelte Rippen gewesen sein mußten. Als die untere Blechtafel abgenommen worden war, bestätigte eine ausgetäfelte, jedoch beschädigte Rippenwand die Vermutung. Man hatte, um eine kostspielige Erneuerung der beschädigten Rückwand, die später ja wieder einmal eingestoßen werden konnte, zu vermeiden, einfach eine zu kleine Blechtafel darübergenagelt und die charakteristische Rippenkonstruktion bei der auf keinen Fall zu umgehenden Neulackierung des rückwärtigen Kastenteils nur mehr angedeutet. Der Güte dieser Reparatur entspricht auch die Qualität der vom Lackierer vorgenommenen „Auszier“.

Geht die Lackierung des Kastenvorderteiles oder die Reparatur der Rückwand und die damit verbundene Lackierung auf Franz Pachinger in Leonfelden zurück? Welche Arbeit wurde 1909 ausgeführt? Solange keine weiteren Quellen vorliegen, werden diese Fragen nicht mit Sicherheit zu beantworten sein. Ebenso ist der jeweilige Zeitpunkt, da die Kufen geschient wurden, kaum mehr festzustellen. Gleiches gilt von der zusätzlichen Befestigung der beiden kleinen, im Winkel abgebogenen Blechstreifen an den vorderen Dachleisten über dem Kutschersitz, die wohl für einen besseren Abfluß des Regenwassers vom Dach und der Dachleiste sorgen sollten. 1935 waren die Ablaufbleche noch vorhanden (vgl. Abb. 1), 1953 fehlten sie bereits (vgl. Abb. 2 und 3). Aus den Nagellöchern wurde die Verwendung maschinengefertigter Nägel erschlossen; da für den Schlitten ansonst handgeschmiedete Nägel gebraucht wurden, scheinen diese Ablaufbleche sehr spät angebracht worden zu sein.

Art und Umfang der Restaurierung werden von dem Erhaltungszustand und der Bedeutung des jeweiligen Gefährtes bestimmt. Gefährte z. B., die historischen Persönlichkeiten dienten oder anlässlich bestimmter denkwürdiger Ereignisse benützt wurden, also historische Denkmale im engeren Sinn darstellen, sollten so erhalten werden, wie sie zum letzten Male gebraucht worden sind („Zustandsrestaurierung“). Sogenanntes „Zurückrestaurieren“ auf einen vorausgehenden Bauzustand wird hiebei zumeist ebenso vermieden wie ein nicht zur Erhaltung unerlässlich notwendiges Ergänzen. Hiebei sind als extreme Fälle die „Ruinenrestaurierungen“ anzusehen, die jeder Ergänzung historischer Denkmale aus dem

Wege gehen und fehlende Teile lediglich andeuten³⁵⁾. Auf einer anderen Linie liegen, um ein weiteres Beispiel anzuführen, die sogenannten „Typenrestaurierungen“, die einen bestimmten Gefährttyp erhalten wollen und daher spätere Um- und Zubauten zurückrestaurieren und zum Verständnis des Typus notwendige, jedoch fehlende Teile ergänzen. Die Leiter der Technikgeschichtlichen Abteilung und der Wagenburg waren sich einig, daß für den gegenständlichen Postboten-Schlitten nur eine Typenrestaurierung in Frage kam.

Für die Holz- und Eisenarbeiten zog die Wagenburg in dem Wiener Karosserie- und Wagenbauer Josef Klicmann einen vielfach bewährten Fachmann heran, der die als Ersatz dienenden neuen Holzteile aus abgelegtem, also gut ausgetrockneten Buchenholz form- und maßstabgetreu nacharbeitete und einbaute. Er beschlug den Schlitten auch mit dem inzwischen entrosteten originalen Eisenzeug. Die beiden von den alten gebrochenen und verfaulten Kufen herstammenden Eisenschienen wurden jedoch auf die neuen Kufen nicht mehr aufgeschraubt.

Hierauf kam der Schlitten wieder in die Wagenburg zurück. Die nach innen gelegenen Seiten der Blechtafeln wurden entrostet, bzw. mit einer Rostschutzfarbe für die Zukunft gesichert. Die beiden kleinen, sehr spät angebrachten und nach 1935 in Verlust geratenen Wasserablaufbleche an den Seiten des Kutschersitzes und das untere Rückwandblech (vgl. Abb. 6) wurden als nicht zum Typus gehörig weggelassen.

Vor der Lackierung des Schlittens strichen ebenfalls die Wagenburgaufseher alle später von der Staffierung und Polsterung im Innern verdeckten Holzteile mit einer grauen Schutzfarbe. Die Farbtöne des Kastens und des Gestells waren durch die erhaltenen Originalteile gegeben. Die im Eingangsprotokoll des Oberösterreichischen Landesmuseums auf Seite 159 genannte „rote“ Farbe des Schlittengestells erwies sich an den Querswellern der Kufenböcke, die oben durch das Aufsitzen des Kastens die Farbe in der Frische des alten Anstrichs erhalten hatten, freilich als eine für die Post seit der Zeit um 1850 typische Orangefarbe³⁶⁾. Nach dem Grundieren wurde der mehrfach von der Hand aus aufgetragene Anstrich den Originalfarben im Ton angepaßt. Da die einzelnen Farbaufträge der Witterung wegen bis zu drei Wochen trocknen mußten, verzögerten gerade

³⁵⁾ Eine typische „Ruinenrestaurierung“ stellt z. B. der Leichenwagen Kaiser Napoleons im „Dôme des Invalides“ zu Paris dar. Der fehlende Aufbau des Kastens ist auf dem originalen Gestell durch ein modernes Eisengestänge bloß angedeutet und das frühere Aussehen an Hand einer Rekonstruktionszeichnung anschaulich gemacht.

³⁶⁾ Die ursprünglich scharlachrote Aufschlagfarbe der Postmonturen wurde um die vorige Jahrhundertmitte durch ein „Orangegelb“ verdrängt. Erstmals nennt diese neue Farbe, wie Kollege Dr. August Nitsche freundlicherweise mitteilte, der H. M. Erlaß vom 4. Juni 1852, Zl. 8074 (V. B. 1852, Nr. 45, S. 281). Die beiden Aufschlagfarben fanden auch als Farben der Postwagen- und Postschlittengestelle Verwendung.

diese Arbeiten den Fortgang der Restaurierung sehr. Die Beschneidung des Schlittengestells mit schwarzer Farbe wurde in der ursprünglichen Form durchgeführt. Die Beschneidung der Blechteile des Kastens in Schwarz und Gelb mit einwärts abgerundeten Ecken wurde auf jenen Zustand zurückrestauriert, der vor der Einblechung der unteren Rückwandhälfte und vor der damals notwendigerweise vorgenommenen Neulackierung der ganzen Rückwand sowie der damit verbundenen rückwärtigen Blechtafeln der Seitenwände vorhanden war (vgl. Abb. 6 und 7).

Ein wirkliches Problem bedeutete die Erneuerung der beiden Postwappen auf der seitlichen Blechverkleidung des Kutschersitzes. Das eine, ursprünglich noch nicht zur Gänze durchgerostete Wappen zeigte an Stellen, an denen die Farbe bereits fehlte, eine silbrige Metallblattfolie als Grund. Die Glätte der erhaltenen Wappenteile und diese Folie ließen erkennen, daß es sich nicht um von der Hand gemalte, sondern mittels Abziehbilder hergestellte Postwappen handelte. Die Folie sollte die Leuchtkraft der gedruckten, später abgezogenen Wappenfarben heben und gleichzeitig das „Durchbluten“ der Untergrundfarbe durch die abgezogenen Wappenfarben verhindern. Es war also die seit den Sechzigerjahren des vorigen Säkulums angewandte Abziehtechnik festzustellen³⁷⁾. Eine Rückfrage bei der Postzeugverwaltung ergab, daß die Postwappen der Republik auf den Postautos und Briefkasten ebenfalls noch mittels Abziehbilder bzw. mittels der jüngeren Schiebebilder angebracht werden. Aber weder die Postzeugverwaltung noch die beiden auf Abziehbilder in Österreich spezialisierten Fabriken hatten — wie unter Berücksichtigung der Verwendbarkeitsdauer der Abziehbilder vorzusehen war — Abziehbilder mit dem Postwappen der österreichisch-ungarischen Monarchie mehr auf Lager. Die Neuankfertigung von lediglich zwei Stücken der Abziehbilder für den Postboten-Schlitten allein hätte eine unverhältnismäßig hohe Summe beansprucht, so daß das Malen von der Hand als einziger Ausweg verblieb. Dank des Entgegenkommens des Leiters des Post- und Telegraphen-Museums, Dr. August N i t s c h e, konnte ein tragbarer Bahnhofbriefkasten aus der Zeit der Monarchie als Muster in die Wagenburg entlehnt werden; das Wappen dieses Briefkastens wies nämlich genau dieselbe Größe wie die ursprünglichen Wappen am Schlitten auf. Aufseher Franz W r z e s n i a k malte hierauf in einer Arbeitszeit von 55 Stunden die beiden Wappen in heraldisch einwandfreier und gelungener Ausführung (vgl. z. B. Abb. 8) und besorgte auch die Beschriftung auf der Schlittenrückwand. Für seine minutiöse Arbeit an den Wappen mußte eine

³⁷⁾ Wilhelm Langer, Die Herstellung der Abziehbilder. In: Chemisch-technische Bibliothek, Bd. 156, Wien, Pest, Leipzig 1888. S. 1, 6. — Justin Schönberg, Einiges über Abziehbilder, in: Graphische Revue Österreichs, Wien 1954, S. 207 ff.

kleine behelfsmäßige Drehscheibe zugerichtet werden, auf der der Kasten in die jeweils günstigste Lage zum Tageslicht gedreht werden konnte.

Nach der mehrfachen Lackierung des Schlittens wurde die entrostete und lackierte Dachgalerie verschraubt.

Die zweite größere Schwierigkeit bei dieser Restaurierung ergab sich hinsichtlich des Staffierungsmaterials. Das mit einem Korbmuster bedruckte Ledertuch, mit dem die nichtgepolsterten Himmel-, Wand- und Bodenteile des Schlittens ausstaffiert waren, konnte in den erhaltenen Resten nicht mehr verwendet werden. Die Fabriken aber erzeugen solche Ware schon lange nicht mehr und in den einschlägigen Fachgeschäften ließen sich auch keine alten Reststücke auftreiben. In dieser Situation erwies sich der Fachlehrer an der Wiener Bundes-Lehr- und -Versuchsanstalt für Textilindustrie, Ing. Walter Patek, als ein Retter in der Not. Er ließ mit alten, leider auch schon brüchigen Modeln neues Ledertuch im Korbmuster bedrucken und ermöglichte durch dieses selbstlose Entgegenkommen die typen- und stilgerechte Erneuerung der Schlittenstaffierung. Für die Polsterung mußte das alte erhaltene Rehhaar durchgekrempelt und der fehlende Teil durch neues Rehhaar ergänzt werden; das Muster der Polsterung und deren Farbe — das schwarze Ledertuch mit orangefarbenen Haftpufferln entspricht den Farben des Schlittengestells — sind die ursprünglichen geblieben (vgl. Abb. 5). Die fehlenden Kutschersitz- und Coupésitzpolster wurden ebenso wie der lederne Peitschenstiefel erneuert.

Schließlich wurden am Schlitten die entrostete und schwarz lackierte Steckstütze für die Laterne und die Schleife mit den Eiskratzen verschraubt.

Für das alte Schloß des Kutschersitzkastens mußte ein neuer Schlüssel angefertigt werden. Am Fahrgastsitzkasten wurde das fehlende Schloß ebensowenig ersetzt wie die fehlende Gabeldeichsel oder das Drittel. Sollte sich einmal eine alte Postwagenlaterne finden, wäre ihre Anbringung am Schlitten zu begrüßen.

Am 15. Dezember 1954 wurden die Restaurierungsarbeiten am Postboten-Schlitten beendet. 426 Arbeitsstunden hatten die Wagenburgaufseher für diese Restaurierung neben dem Aufsichts- und Konservierungsdienst aufgewendet. Als dieser Schlitten am 29. Dezember 1954 wieder nach Linz übergeführt wurde, verabschiedete das Wagenburgpersonal nicht leichten Herzens dieses Museumsobjekt, dem es ja sein Können und manche Tagesarbeit seines Lebens gewidmet hatte. Daß die Namen der an der Restaurierung Beteiligten im Gefährt selbst festgehalten wurden³⁸⁾, entspricht gutem alten Handwerksbrauch, den die Wagenburg auch fernerhin zu wahren gewillt ist.

³⁸⁾ Vgl. unten S. 237.

III. Die Inventarisierung.

Zur Frage der Inventarisierung von Museumsobjekten liegt eine reiche Literatur vor, die jedoch über die spezielle Inventarisierung und die wissenschaftliche Erfassung historischer wagenbaukundlicher Objekte nichts Wesentliches aussagt. Die moderne Museumsarbeit verlangt im Sinne geordneter Verwaltungspflege die getrennte Führung von Erwerbungs-journalen (Einlaufbüchern usw.) und Inventaren. Während die in das *E r w e r b u n g s j o u r n a l* aufzunehmenden Angaben³⁹⁾ sofort nach der Erwerbung eingetragen werden können, genügt eine beiläufige Beschreibung des Erwerbungs-journals, wie etwa „Postschlitten“, für das Inventar einer wagenbaukundlichen Sammlung nicht mehr. Die mehrjährige Praxis der Wagenburg seit 1947 ergab⁴⁰⁾, daß der lediglich Verwaltungszwecken dienenden Inventarisierung eine in erster Linie für die wissenschaftliche Forschung berechnete *G r u n d b e s c h r e i b u n g* des jeweiligen Objektes vorausgehen muß. Aus ihr werden später die nicht mehr lediglich beiläufigen, sondern bereits wissenschaftlich gesicherten Angaben für die schon aus Raumgründen weitaus kürzer zu fassenden *I n v e n t a r - n o t i z e n* geschöpft.

Die Grundbeschreibung hat den technischen Aufbau und die ausstattungsmäßige Auszier des jeweiligen Gefährtes so genau als möglich darzustellen, damit der Fachmann an Hand dieser Beschreibung und im Verein mit Photos sowie allfälliger Konstruktionszeichnungen — auch ohne das Original unmittelbar vor Augen zu haben — das Objekt zu erkennen und zu beurteilen imstande ist. Wagen können ja ihrer Größe und ihres Gewichtes wegen etwa zu Vergleichszwecken nicht in ein Büro gebracht oder in ein anderes Museum mitgenommen werden; in solchen Fällen muß eine möglichst ins Detail gehende Grundbeschreibung weiterhelfen. Darüber hinaus gibt die Grundbeschreibung über die Geschichte des Objekts, über seine Behandlung in der Literatur, über vorhandene Abbildungen, über den Erhaltungszustand und allfällige Restaurierungen u. a. m. Auskunft. Alle diese Angaben würden Inventarnotizen umfangmäßig viel zu arg belasten und die Inventare durch die laufenden Nach-

³⁹⁾ Laufende Nr.; Datum; beiläufige Beschreibung (z. B. „Postschlitten“); Herkunft; Aktnr.; vorläufige bzw. endgültige Inventarnummer.

⁴⁰⁾ Eine Anfrage der Wiener Wagenburg bei den übrigen großen wagenbaukundlichen Sammlungen ergab, daß die meisten Museen ebenfalls noch mit den der Praxis des höfischen Fuhrwesens entsprechenden, nicht aber für wissenschaftliche Forschung berechneten Angaben der alten Hofinventare arbeiten (Kunsth. Mus., Zl. 17/Wgbg/1947 und 16/Wgbg/1948). Die Wagenburg suchte daher nach neuen, der Eigenart der Sammlungsobjekte entsprechenden Methoden der Inventarisierung, die sicherlich durch Erfahrungen der übrigen großen Wagensammlungen noch verbessert werden können.

träge zu einzelnen Objekten für den ihnen im Verwaltungsbereich zugewiesenen Kontrollzweck viel zu unübersichtlich werden lassen. Im gegenständlichen Fall hätte die Grundbeschreibung zu lauten:

Postboten-Schlitten mit zweiseitigem geschlossenen Kasten

Der in den schwarz-gelben Postfarben lackierte zweiseitige Kasten mit überdecktem Kutschersitz und sattelseitiger Tür ist auf den beiden Böcken des orange lackierten und schwarz beschnittenen Schlittengestells aufgeschraubt. Dazu ein Kutschersitzpolster, ein Coupésitzpolster und ein Schlüssel für den Kutschersitz-Kasten. Die dazugehörige Laterne, die Gabeldeichsel und das Drittel fehlen⁴¹⁾.

Gesamtlänge:	2.43 m
Gesamthöhe:	1.94 m
Gesamtbreite:	1.21 m
Spurweite:	1.00 m ⁴²⁾
Gewicht:	300 kg ⁴³⁾
Stellfläche:	2.94 m ² ⁴⁴⁾

Über zwei vorne schrägaufwärts verlängerten Schwellern, die durch zwei Querschweller abgestützt sind, wurden der überdeckte Kutschersitz und der zweiseitige Coupé-Kasten aufgerichtet. Zu diesem Zweck wurden vorne beim Kutschersitz und rückwärts im gesamten vier Ecksäulen und überdies sattelseitig zwei Türsäulen, handseitig aber zwei Fenstersäulen in die Schweller eingelassen. Auf diesen Säulen sind über den Schwellern die beiden Dachleisten eingefalzt, die durch fünf Dachbogen abgespreizt sind und rückwärts auf der Rückwand aufsitzen. An den beiden vorderen Ecksäulen ist im oberen Drittel je eine gebogene Holzstütze angesetzt, die die Leiste des Vorderdaches über dem Kutschersitz nach vorne abstützt. Auf die Dachbogen und Dachleisten wurden fünf Bretter der Länge nach aufgenagelt. Die vorderen Ecksäulen sind nach vorne gegen die Schweller durch je einen Eisenwinkel abgestützt, deren handseitiger den Mantel für die mit einem Kurbelgriff zu drehende Schleifenspindel angeschraubt hat. Die Querbretter des Bodens sind in die Schweller und Querschweller eingefalzt. Der Boden ist unter den vorne schräg aufwärts verlängerten Schwellern halbkastenartig erweitert, um Platz für den Fuhsack (oder die Stroheinlage) des Kutschers zu gewinnen. Der Boden des Kutschersitzes wurde durch Eisenbeschläge verstärkt, und zwar wurde der Halbkasten von unten her mit zwei winkelig abgebogenen Bandeisen in der Fortsetzung der Schweller, oben innen nur im Bereich des Halbkastens durch zwei Schwellereisen beschlagen. Ober dem Halbkasten ist ein Spritzbrett in Scharnieren mit Eisenbeschlägen verschraubt, die zwei Eisenstützen tragen, auf die das Spritzbrett zu Sitzzwecken umgeklappt werden kann. Am Spritzbrett ist der lederne Peitschenstiefel befestigt. Die beiden Beschläge sind auf dem Spritzbrett und auf den Schwellerverlängerungen verschraubt. Der Boden im Coupéteil ist wannenförmig versenkt eingefalzt, damit die Beine der Reisenden in dem niedrigen Coupé bequem am Boden stehen können. Knapp vor dem versenkten Bodenteil sind an den Unterseiten der Schweller die Eisenkloben für die

⁴¹⁾ Die fehlenden Teile sind in der Grundbeschreibung anzuführen, um spätere Sucharbeit bei Kontrollen von vornherein zu erübrigen.

⁴²⁾ Von Kufenmitte zu Kufenmitte bzw. von der sattelseitigen Innenkante zur handseitigen Außenkante der Kufen gemessen.

⁴³⁾ Das Gewicht des Gefährtes ist nicht nur wagenbaukundlich und für die Beanspruchung, sondern auch museal wegen der Boden- bzw. Deckenbelastung interessant.

⁴⁴⁾ Die Stellfläche ist museal nicht nur für die hauseigene Unterbringung, sondern auch für allfällige auswärtige Ausstellungen von Belang.

Querstange der Schleife verschraubt. In den Schwellern sind rund 21 cm von vorne und rund 27 cm von rückwärts die vier Schrauben eingelassen, die den Kasten auf den Querschwellern der Kufenböcke festhalten.

Die Seitenwände und die Rückwand des Kastens sind durch Holzrippen mit den Säulen verspreizt. Die Rippen der Seitenwände sind rund 53 cm und die der Rückwand rund 60 cm hoch mit Holzfüllungen ausgefäelt. Darüber hinaus sind die Rück- und Seitenwände ebenso wie das Dach geblecht. Die Zwischenwand, die das Coupé nach vorne abschließt und zugleich die Rückwand des Kutschersitzes bildet, wird von zwei Querrippen, die in die vorderen Kastensäulen eingelassen sind und das Kreuz für das mit einer Klappe verschlossene Kutscherfenster tragen, abgestützt; in diese Querrippen sind die Bretter der Vorderwand verfalzt. Die sattelseitige Tür öffnet sich zum Kutschersitz zu und ist hinten unten schief abgeschrägt. In die vordere Türsäule sind die beiden Scharniere mit nach außen stehenden Bändern und Kegeln eingelassen und ebenso wie an der Tür selbst mit drei Schrauben befestigt. Die rückwärtige Türsäule hat den Schlitz für die Türriegel eingestemmt. Der Türrahmen enthält die beiden Fensterläufe, die am oberen Teil des Türrahmens eine Fensterleiste zum Herausnehmen des Fensters aufgeschraubt haben. Im hinteren Seitenteil des Türrahmens, der außen das hintere Anschlagblech aufgenagelt hat, ist das Riegelschloß eingelassen, das außen durch einen einfachen Wellengriff, innen aber durch einen Flügelgriff zu öffnen und zu schließen ist. Am vorderen Seitenteil des Türrahmens ist außen das vordere Anschlagblech aufgenagelt. Unterhalb der Fensteröffnung wurde die Querleiste mit der Stellnut eingefalzt. Die Außenwand der Tür ist hinter Rippen mit Holzfüllungen gefäelt, die Innenwand besteht aus drei auf den Türrahmen aufgenagelten Brettern. In die Fenstersäulen sind die Fensterläufe vertieft, die im Kasten innen hinten und oben durch anschraubbare Fensterleisten ergänzt werden, die das Herausnehmen des Fensters ermöglichen. Unterhalb der Fensteröffnung ist die Querleiste mit der Stellnut eingefalzt und als Innenwand sind drei Bretter an den Fenstersäulen festgenagelt. Das größere handseitige Fenster und das kleinere Türfenster, die mittels eines an der Innenseite der Oberrandleiste angebrachten Nasengriffes bewegt werden, haben je ein Kreuz eingesetzt, das ebenso wie der mit Messingschrauben befestigte Rahmen Nuten für die vier Glasscheiben trägt. Im Kasten ist ein Coupésitz eingebaut, dessen Deckel früher mittels eines heute fehlenden Schlosses versperrbar war, später aber mittels eines Lederstreifens nach rückwärts zu aufgehoben wurde. Dieser Deckel trägt folgende Restaurierungsinnschriften:

- a) „Fanz Pachinger / Sattler in Leonfelden N 40 / renovirt den 12/1 1909“
- b) Letzte Renovierung / 27. April 1954 / Jos. Klicmann / Wagenbau / Wien XV. Wurmsergasse 6 im Auftrag der / Wagenburg Schönbrunn.“
- c) „Über Wunsch der Technikgeschichtlichen / Abteilung des Oberösterreichischen Landes / museums wurde dieser Postbotenfahrt- / Schlitten in der ‚Sammlung historischer / Prunk- und Gebrauchswagen (Wagenburg)‘ / des Kunsthistorischen Museums in der Zeit / vom 12. Dezember 1953 bis 15. Dezember 1954 / restauriert. / Unter Leitung von Dr. Erwin M. AUER wurde die / Restaurierung von Frau Helene WOLFRAM, Ober / aufseher Georg KELLNER, den Aufsehern Hans / DENK, Eduard HACKL, Hermann MÜLLER und / Karl WIESINGER durchgeführt, Wappen und / Schrift malte Aufseher Franz WRZESNIAK. / Wien, 16. Dezember 1954.“

Am Vorderdach ist in der Mitte die Steckstütze für die Laterne verschraubt.

Die nicht gepolsterten Teile des Coupékastens und des Kutschersitzes und zwar Himmel, Wände und Boden sind mit im gelben Korbmuster bedrucktem,

auf Jute als Unterlage geklebten schwarzen Ledertuch staffiert, das mit messingenen Ziernägeln befestigt ist. Die Polsterung wurde aus Rehhaar hergestellt, mit schwarzem Ledertuch bezogen und mit orangefarbenen Wollpufferln abgeheftet. Auf der Kartonunterlage der sattelseitigen Coupésitzpolsterung wurde die alte Papierunterlage mit folgender unvollständiger Bleistiftschrift aufgeklebt:

„... Josef From / Sattler in / Hohenfurth / Monath Februar / 1877 gemacht /
/ worden [darunter als Rechnung quergestellt] 29 80 / [+] 2 12 / 31 92 /
[—] 10 / 21 92“.

Die Klappe für das Kutscherfenster wurde in der Art der Polsterung hergestellt und an dem obern Rand der Öffnung im Mittelteil der Kutschersitzpolsterung mit Ledertuchbändern befestigt; sie kann mit einer Schlaufe nach vorn aufwärts gezogen werden. Gleiche Ausfertigung weisen auch die beiden an der Unterseite mit Zwilch gefütterten Sitzpolster auf. Die beiden am jeweiligen Sitzrahmen befestigten Sitzklappen bestehen aus mit Zwilch gefüttertem, unten mit einem eingelegten Blechstreifen versteiften schwarzen Ledertuch.

Die beiden vorne aufgebogenen Kufen laufen in je einen einfach geschnitzten Knauf aus und haben die beiden Kufenböcke aufsitzen, deren beide Streben unten in die Kufen und oben in die Querschweller der Böcke eingefalzt sind. Auf den Kufen sind von unten her die zweiteiligen Kufeneisen verschraubt. Die vorderen gebogenen Kufenteile sind von außen her durch aufgeschraubte Bandeisen verstärkt und oben durch ein dazwischengestelltes Flacheisen verstrebt; dieses Flacheisen trägt zwei Haken für die heute fehlende Kette, die die Gabeldeichsel zu tragen hatte. Der vordere Kufenbock wird durch je eine geschwungene Eisenstütze, die ein Loch zum Anschrauben des am Kutschersitzboden angebrachten Stellschraubens trägt, gegen die Kufenbogen abgestützt. Überdies ist der vordere Kufenbock von vorn gegen die Kufen mit einem Winkeleisen, rückwärts gegen die Kufen ebenfalls mit einem Winkeleisen abgestützt, das einen gelochten Kloben für das Einhängen der Gabeldeichsel ausgeschmiedet trägt. Eine ebenfalls für die Gabeldeichsel durchlochte geschwungene Eisenstütze gibt dem vorderen Kufenbock von rückwärts weiteren Halt. Beide Kufenböcke sind von außen her durch verschieden große T-Eisen und von innen unten her durch je zwei halbrunde Eisenbeschläge gesichert. Die Querschweller werden an den Enden durch Bandringe geschützt. Auf den Kufen sind hinter dem vorderen Kufenbock zwei Bandeisenhalter für die Eiskratzen dreifach verschraubt. An jeder Eiskratze befindet sich je ein Eisengelenk, das in den starren Arm der Querstange für die Schleife eingeschraubt wird.

Entstehungszeit: 1876/77.

Entstehungsort: Hohenfurth i. B.

Meister:

Erwerbung: Geschenk des Gastwirtes und Bäckers Josef Pammer, Leonfelden, 1933 (Einlaufsprotokoll, S. 159).

Restaurierungen: 1909 durch den Sattler Franz Padinger (Coupésitzdeckel); 1954 durch Josef Klicmann und die Wiener Wagenburg (vgl. Akt T/1/1954).

Erhaltungszustand: Ausstellungsfähig.

Literatur: E. M. Auer, Zur Restaurierung eines zweisitzigen Postboten-Schlittens des Oberösterreichischen Landesmuseums, in: Jb. d. O.-Ö. MV., Bd. 100, Linz 1958, S. 221 ff.

Photoplatzen: T/I/11 — T/I/30.

Ausstellung:

Aus dieser ausführlichen Grundbeschreibung, die stets auf dem laufenden gehalten werden muß, sind nun die Inventarangaben zu ziehen, die entweder in das Inventarbuch oder auf eine Karte der Inventarkartei einzutragen wären:

T/75/1933

POSTBOTEN-SCHLITTEN MIT ZWEISITZIGEM GESCHLOSSENEN KASTEN

Der in den schwarz-gelben Postfarben lackierte zweisitzige Kasten mit überdecktem Kutschersitz und sattelseitiger Tür ist auf den beiden Böcken des orange lackierten und schwarz beschnittenen Schlittengestells aufgeschraubt.

D a z u :

*ein Kutschersitzpolster,
ein Coupésitzpolster,
ein Schlüssel zum Kutschersitzkasten.*

M a ß e :

*Gesamtlänge: 2.43 m
Gesamthöhe: 1.94 m
Gesamtbreite: 1.21 m
Spurweite: 1.00 m
Gewicht: 300 kg
Stellfläche: 2.94 m²*

Bauzeit: 1876/77.

Geschenk des Gastwirtes Josef Pammer (Leonfelden) 1933.

Die Wagenburg brachte anlässlich der Neuinventarisierung seit 1947 die Inventarnummern einheitlich an der Sattelseite der Objekte, und zwar möglichst weit vorne, an. Sowohl das Objekt selbst als auch die nicht verschraubbaren oder sonst unbefestigten Einzelteile, wie Wagenteppiche Polster, Schlüssel u. a. m., werden mit in Ölfarbe ausgeführten und überlackierten, bzw. die Textilstücke mit auf Rohleinenunterlage gestickten Nummern versehen. Als Farbe wurde Grün für wagenburgeigene Objekte gewählt, während auf Leihgaben die Depositenummern in Rot angebracht werden. Über Wunsch des Leiters der Technikgeschichtlichen Abteilung wurde die Inventarnummer sattelseitig vorne am Halbkasten des Postboten-Schlittens grün gemalt; sattelseitig vorne wurde sie auch an den Sitzpolstern gestickt angebracht und mittels eines beringten Messingplättchens am Schlüssel des Kutschersitzkastens befestigt.

— — —

Möge der wiederhergestellte Postboten-Schlitten künftighin möglichst vielen Besuchern des Oberösterreichischen Landesmuseums von strengen Wintern in der Gegend von Hohenfurth und Leonfelden, von Reisen in vergangenen Zeiten, von der alten Post und nicht zuletzt vom Fleiß des heimischen Handwerks erzählen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines](#)

Jahr/Year: 1955

Band/Volume: [100](#)

Autor(en)/Author(s): Auer Erwin M.

Artikel/Article: [Zur Restaurierung eines zweisitzigen Postboten-Schlittens des oberösterreichischen Landesmuseums. 221-239](#)