

TRANSPORT- UND ANBAUGERÄTE

1. Tragen, Schieben und Ziehen

Meine Aufgabe in Wolfau war es, die Transportgeräte und die gezogenen Geräte für Feld- und Wiesenbestellung, ihre Herstellung und Verwendung, zu beschreiben. Das Material für diese Arbeit habe ich gemeinsam mit meinem bulgarischen Kollegen Nicolay Kolev, dem ich an dieser Stelle nochmals herzlich danken möchte, in fünfzig Höfen gesammelt.

Die einfachste Form der Transportgeräte ist die, zwei lange Stangen (oder zwei Rechenstiele) unter einen kleinen Heuschober zu schieben und diesen so zum nahen Stadel oder zum Wagen zu tragen. Für die Verwendung des *Heu-* oder *Streubogens* fand sich im Dorf kein Beleg, wiewohl der Name bekannt war. Die Bedeutung der Laubstreu ist jedoch noch so groß, daß ein eigenes *Tragl* zum Streuzusammentragen im Walde verwendet wird. Der Gewährsmann betonte aber, daß es *äba mehr im Steirischen übli is*. In zwei gerade Stangen (*Trågban*) werden gebogene Haselruten eingebohrt; darin wird die Streu zu dem Orte getragen, von dem dann mit dem Wagen (Streuwagen) weitergefahren wird. Ein gleichfalls *Tragl* genanntes Gerät dient beim Schlachten dem Transport des toten Schweines; es besteht aus zwei Tragstangen, die durch aufgenagelte Querbalken miteinander verbunden sind. Ein drittes *Tragl*, das für kleinere Lasten, vor allem bei Maurerarbeiten zur Beförderung von Sand oder Ziegeln verwendet wird, ist ein kleiner Trog (Taf. 24; 151), bei dem die Seitenbretter an ihrem Ende über die Querbretter hinausragen und dadurch die etwa 12 cm langen Griffe bilden. Größere Formen dieses Troges erreichen eine Länge von über 150 cm und werden als Wasch-, beziehungsweise Haartrog beim Schweineschlachten verwendet. Letzterer steht das Jahr über nicht in Gebrauch; beim Schlachten wird in ihm das Schwein *enthaart*, d. h. von den Borsten befreit, und auch kürzere Strecken getragen. Der Beförderung von lebendem Vieh (Schweinen und Kälbern) dient die Viehsteige, eine kistenähnliche Lattenkonstruktion, deren Vorder- und Hinterwand hochgehoben werden kann, um dem Vieh das Hinein- und Herausgehen zu ermöglichen.

Müheloser als durch Tragen lassen sich geringe Lasten auf Konstruktionen mit Rädern befördern, die geschoben oder gezogen werden. Scheibtruhe und Schubkarren werden, wie schon ihr Name sagt, geschoben. Die Holzteile und das Rad stammen vom Wagner, der Eisenbeschlag vom Schmied. Die Scheibtruhe (*Scheibtruchn* oder *Radltruchn* genannt) wird für verschiedenste Zwecke verwendet: der Mist wird in ihr vom Stall auf den Misthaufen gekarrt; Erdäpfel und Früchte des Küchengartens werden ins Haus gebracht; bei Maurerarbeiten werden Ziegel, Sand und Zementsäcke damit befördert. Die Scheibtruhe war früher ausschließlich aus Holz, heute kommen immer mehr Blechtruhen mit Gummirädern auf, die leichter und bequemer zu handhaben sind. Die *Radltruchn* besteht aus 5 Holzteilen: dem Bodenbrett, den zwei Querbrettern und den langen Seitenbrettern, mit denen die Querbretter eine sich nach oben erweiternde Truhe bilden. Die Seitenbretter ragen vorne und hinten über die Querbretter hinaus; vorne bilden sie, sich zur Mitte zu leicht verjüngend, die Endpunkte der Radachse, hinten laufen sie in Griffe aus. Unter dem Truhenboden verstärkt oft ein Querbalken die Konstruktion. Seitlich sind ungefähr in der Mitte der bis 170 cm langen Seitenbretter zwei Holzprügel angenagelt, die bis zum Boden gehen und als Füße dienen, damit die Scheibtruhe waagrecht steht. Die Räder haben selten mehr als 40 cm Durchmesser. Meistens bestehen sie aus der Nabe, vier Felgen, vier Speichen und dem Eisenreifen, doch sah ich auch zwei Räder (eines bei einer Scheibtruhe, das andere bei einem Schubkarren) mit acht Speichen, von denen je vier auf einer parallelen Achsenbahn angeordnet und versetzt sind (Taf. 24; 152). Außerdem konnte ich auf einem Dachboden ein Scheibenrad mit einem Durchmesser von 27 cm finden, das vor etlichen Jahren noch an einer Scheibtruhe in Verwendung war (Taf. 24; 153 a u. b). Dieses Scheibenrad wurde nicht vom Wagner, sondern vom Bauern selbst verfertigt. Er sägte aus einem Brett eine Scheibe, die er dann mit einem Eisenreifen beschlug.

Der Schubkarren, hier allgemein *Tragatsch* genannt, dient hauptsächlich der Einbringung des Grünfutters (Gras und Klee); es werden mit ihm aber auch Kraut, Gemüse und Kürbisse vom Feld geholt, Säcke transportiert und das gehackte Holz in den Schuppen gebracht. Er besteht aus zwei leicht s-förmig gebogenen Stangen, die durch fünf eingezapfte Querbretter, die die Ladefläche bilden, verbunden sind. Das eine Ende dieser Stangen ist als Handgriff ausgebildet; ihr anderes Ende hält die Achse mit dem Rad. Das Ende der Ladefläche bildet ein vertikales, leiterähnliches Gerüst zwischen letztem Querriegel und Rad. Es verhindert, daß das Futter vom *Tragatsch* hinunter und ins Rad fällt (Taf. 24; 155). Seitenteile (leiterähnliche *Grüsta*) kann man selbst befestigen. Der Dorfschmied stammt aus der Obersteiermark und brachte von dort einen *Tragatsch* mit vom Wagner eingepaßten Seitenteilen mit; diese Form

wird in sehr hügeligen Gegenden bevorzugt, weil ein Herabfallen der Lasten unmöglich ist (Bild 15). Für das Rad gilt dasselbe, was schon bei der Scheibtruhe gesagt wurde (Taf. 24; 154 a u. b).

Handgezogene Wagen findet man verhältnismäßig selten. Das ist wohl darauf zurückzuführen, daß *Tragatsch* und *Scheibtruhe* solche Wagen verdrängten oder gar nicht aufkommen ließen. Der beliebteste dieser Wagen ist die Kleinform des großen Leiterwagens, das *Loatawagerl*. Es wird zum Transport kleinerer Lasten über kurze Strecken verwendet und auch die Kinder haben es gerne beim Spiel. Es ist, wenn auch in einfacher Ausführung, eine ziemlich genaue Kopie des großen Wagens. Die achtspeichigen Räder haben vorne einen geringeren Durchmesser als die Hinterräder, denn da die drehbare Vorderachse tiefer liegt als die starre Hinterachse, müssen, wenn die horizontale Lade- fläche gewahrt bleiben soll, die Vorderräder kleiner sein.

Für den zweirädrigen Wagen gibt es ein einziges Belegstück (Taf. 24; 157). Es handelt sich um einen Handwagen, der für den Hausgarten, für Maurerarbeiten oder für die Beförderung des Motormähers auf die Felder und Wiesen verwendet wird. Diese Wagenart ist hier weitgehend unbekannt, ebenso wie die in der Steiermark noch verwendeten zweirädrigen, tiergezogenen Wagen. Dieser Handwagen hat einen truhenförmigen Aufsatz, dessen Vorder- und Rückenwand herausgenommen werden kann. Der Durchmesser des Rades, das zwölf Speichen hat und dementsprechend aus sechs Felgen besteht, beträgt 100 cm. Dieser große Durchmesser ist notwendig, wenn der ziehende (oder auch der schiebende) Mensch aufrechte Haltung beibehalten soll (Taf. 24; 156). Die Räder haben keine durchgehende Achse, sondern werden mit einem Eisenbügel gehalten. Die Kinderwagen sollen als Fabrikserzeugnisse unerwähnt bleiben, doch gibt es eine alte zu ziehende Form ohne jeden Eisenteil, die von der Besitzerin als *ganz ält* bezeichnet wurde. Es handelt sich um einen kleinen Truhenwagen mit Scheibenrädern, welche durch Holzsplinte auf der Achse gehalten werden; als Zugvorrichtung dient eine zur beweglichen Vorderachse führende Stange mit einer Quersprosse vorne. Leider war es mir nicht möglich, das ungefähre Alter festzustellen. Das Stück befindet sich heute im Burgenländischen Landesmuseum in Eisenstadt.

Alles Fahrbare ist auch als Kinderspielzeug beliebt. Es gibt eine Reihe von kleinen Scheibtruhen für Kinder.

2. Tiere und ihre Anspannung

Bei den bisher erwähnten Geräten ist es der Mensch, der durch seinen Krafteinsatz den Transport durchführt. Im allgemeinen ist es jedoch so, daß Zugtiere verwendet werden und so sollen einleitend Zugtiere und Anspannung beschrieben werden. Als Zugtiere dienen Pferd und

Kuh, welche je nach der Schwere der zu ziehenden Last und der sozialen Lage des Besitzers allein oder zu zweit eingespannt werden. Es wurden früher auch Pferd und Kuh zusammengespannt, sogar Stiere wurden manchmal als Zugtiere verwendet. Ochsen dürften im Dorfe schon lange nicht mehr gehalten werden und früher dürfte ihre Zahl sehr klein gewesen sein.

Vor der Motorisierung hatte das Pferd eine ungleich größere Bedeutung; bis zum ersten Weltkrieg fuhren manche Bauern mit schweren Pferdefuhrwagen bis Szombathely und Wien; Wein wurde in schweren Fässern sogar vom Plattensee geholt. Der Transport mit Schlitten, der an den Besitz eines Pferdes gebunden ist, weil die unbeschlagenen Kühe auf Eis nicht ziehen können, ist ebenfalls zurückgegangen. Die Sandstreuung auf den Asphaltstraßen, die die Hauptverkehrswege bilden, macht eine Schlittenfahrt unmöglich und auch der winterliche Holztransport aus dem Wald wird lieber mit einem Traktor vorgenommen. Die Pferdehaltung ist mehr eine Liebhaberei geworden. So werden die wenigen noch vorhandenen Pferde für Schlittenfahrten auf Nebenstraßen, zum Holztransport, zur Arbeit auf Acker und Wiese und zu Fahrten mit allen Arten von Wagen verwendet, doch können sie bei allen diesen Anlässen von Kühen (sofern nicht Winter oder die Last zu schwer ist) ersetzt werden. Lediglich das selten gewordene Fahren mit der Kutsche oder Kalesche (*Kaleß*) ist ohne Pferd nicht denkbar. Selbst Egge, Markierer und andere Anbaugeräte, die früher fast ausschließlich von Pferden gezogen wurden, können — wie auch der moderne Wendpflug — mit dem Traktor gekoppelt werden.

Vor ungefähr fünfzig Jahren wurden Kühe (und Ochsen, die zu jener Zeit in Wolfau noch verwendet wurden) ins Joch gespannt. Unter Joch versteht man in Wolfau das (auch in der Steiermark weitverbreitete) Widerristjoch. Das Stirnjoch ist dem Namen nach zwar bekannt, doch *Khiarnschiaba hãm ma bei uns nia ghãbt, de san nua im Gebirg*, wobei man unter Gebirge hier die Obersteiermark und den Wechsel zu verstehen hat. Das einzeln eingespannte Rind geht heute noch mit dem Halsjoch, dem Jöchl. Das Joch hingegen wird schon so lange nicht mehr verwendet, daß ich von jüngeren Bauern diese Art der Anschirrung nicht mehr erfahren konnte. Die Stücke, die noch zu finden sind, lagen auf Dachböden. Das von den Pferden übernommene, kleine Kummel (*Kuhkummel*) ersetzt die alte Form der Rinderanschirrung immer mehr. Die größeren Pferdekummelte findet man noch oft, auch in Häusern, wo keine Pferde mehr gehalten werden. Nur wird das *Roßzeug* dort nicht gepflegt, während die Pferdebesitzer dieses sorgfältig pflegen. Das *Roßzeug* hängt meist an der Stallwand unter der Dachtraufe, wo es vor Regen geschützt ist (Bild 16). Manchmal legte man dem Pferd statt des Kummels auch das Brustgeschirr an: *bei aner Parade, wãnn mit da Kaleß is gfährn worn.*

Das Joch (Taf. 25; 158—160), aus sechs Einzelteilen bestehend: Kragenholz, unterer Querverbindung, zwei hölzernen Spangen (*Jochsprießeln*) innen, zwei *Jochnägeln* außen (*Sprießeln* und Nägel verbinden das auf dem Hals aufliegende *Kragenholz* mit der Querverbindung unter dem Hals), variiert in seinen Maßen nur wenig. Es ist zwischen 112 cm und 121 cm lang und 68 cm bis 72 cm hoch. Das *Kragenholz* ist zwischen *Sprießeln* und Nägeln für den Nacken des Rindes gewölbt und hat in der Mitte einen Griff zum Tragen. Dieser Griff kann ein mit Bändern am Holz gehaltener Eisenteil oder direkt aus dem Holz ausgenommen sein. Unter diesem Griff ist die *Jochwieden*, in der Joch und Deichsel verbunden sind. Sofern sie aus Leder war, fehlte sie bei den Belegstücken, eine eiserne konnte ich noch aufnehmen (Taf. 25; 158a). Diese *Wieden* war die einzige Verbindung zwischen Zugtier und Wagen, denn es führte *koa Strång nach hint, de Kúa san gånge wias wölln min Hintergstell . . .*; es war also nicht gerade einfach, mit zwei ins Joch gespannten Kühen zu fahren. Bei schweren Lasten spreizten sie sich und bei starken Erschütterungen war es möglich, daß der *Jochnagel* herausfiel und die Tiere freikamen. Die Verbindung war nicht sehr günstig und so ist es zu verstehen, daß *Kummet* und *Jöchel* das Joch abgelöst haben. Die Öffnung für den Hals des Tieres (20 cm breit, 32 cm hoch) konnte dessen Halsstärke angepaßt werden und durch verstellen der *Jochsprießeln* zwei, bzw. vier Zentimeter an Höhe gewinnen. Beim *Jöchel* (Taf. 25; 161) sind die Maße für die Halsöffnung größer (22—24 cm breit, 38—44 cm hoch, in der Höhe ebenfalls verstellbar), was für die Zugtiere angenehmer ist, die zudem nicht ausbrechen können, da von zwei an der Rückseite des kleinen *Kragenholzes* eingeschraubten Haken das *Greamzeug* (Riemenzeug) und ein zusätzlicher Strang nach hinten zum Wagen führen und das *Jöchel* nicht mehr mit einer *Wieden*, sondern durch eine Kette mit der Deichsel verbunden ist. Von der Stirnseite des *Jöchels* hängen zwei Ketten herab; die kürzere wird unter dem Hals des Tieres in die andere eingehakt, welche dann zur Deichsel führt und in einen Ring eingehängt wird. Das *Jöchel* besteht aus drei Einzelteilen, in die es auch zerlegt werden kann: dem gebogenen, für den Tierhals ausgenommenen, ca. 42 cm langen *Kragenholz* und den zwei nach unten stehenden Spangen. Die deichselseitige ist an ihrem Ende fest mit dem beweglichen 20 bis 22 cm langen und gebogenen Verschuß verbunden (Taf. 25; 161a). Dieses Verschußstück hat eine Ausnehmung, in die man die Außenspange schiebt; ein Eisensplint wird durch Verschuß und Spange gesteckt und durch einen Spalt ein Lederstreifen gezogen. Das bedeutet, daß das *Jöchel* stets außen geschlossen wird; es gibt daher *Jöchel* für rechts und für links. Wenn der Verschuß innen bei der Deichsel wäre, so ließe sich das Tier schwerer ein- und ausspannen (vor allem bei Unfällen, Umwerfen des Wagens usw. ist es notwendig, das Tier schnell auszuspannen). Als Holz verwendet der

Wagner, der Joch und Jöchl macht, vor allem Birken- oder Nußholz, denn diese sind zäh und werden nicht so schnell heißgerieben. Sowohl Joch als auch Jöchl weisen Verzierungselemente auf (Ausnehmungen an den Kanten, Kerben usw.). Die Bewegungsfreiheit, die die Kuh in Joch und Jöchl hat, bedingt, daß ihr ein drahtgeflechtener Maulkorb angelegt wird, der mit zwei Schnüren am Jöchl befestigt ist. Ein Grasen der Tiere, das den Transport verzögern würde, wird durch ihn unmöglich gemacht.

Die gebräuchlichste Form der Anspannung ist die durch das *Kummet*, wobei sich Kuh- und Pferdekummet nur in der Größe unterscheiden. Zuerst legt der Bauer dem Tier das Zaumzeug um Maul und Ohren, in das später die Trense eingehängt wird. Sodann kommt der *Loab* (oder *Kiss*) um den Hals. Diese seegrasgefüllten, weichen *Loab* schützen den Hals vor dem Druck, den das harte, lederne Kummet ausübt. Früher soll es auch Formen gegeben haben, die Kummet und *Loab* in einem Stück vereinigten. Über den *Loab* wird nun das Kummet geschoben. Dessen Holzteil, das ellipsenförmige, unten offene Klesterholz, wird vom Wagner gemacht, der Sattler polstert es mit Seegras oder Roßhaar aus, überzieht es innen und teilweise auch außen mit Leder und verstärkt und ziert das Kummet dann mit Metallplatten. Seine Außenmaße stehen ungefähr im Verhältnis 1:2 (44×88 cm), die Innenabmessungen sind 24×54 cm. Je nach der Stärke des Pferdehalses kann der Verschluß unter dem Hals, ein mit Löchern versehener Eisenbügel, enger oder weiter gestellt werden. An der Stirnseite des Kummets ist links und rechts eine Kette befestigt (Taf. 25; 163), die eine wird in die andere, welche zur Deichsel führt, eingehängt. Sie wird an einen Ring seitlich an der Deichsel angeschlossen und stellt eine feste Verbindung dar. Oberhalb dieser Ketten befinden sich zwei Ringe, durch die die Zügel gezogen werden. Dem Tier wird die ins Zaumzeug eingehakte Trense ins Maul gelegt. Links und rechts führen von der Trense Kettchen weg, die in die ledernen Zügel übergehen, welche durch die Ringe an die linke Wagenseite laufen. Dort hält sie der Bauer und bestimmt durch Zug die Richtung des Tieres oder er wickelt sie auf gerader, ebener Straße um die linke, vordere Kipfe. Wenn Kühe ziehen, dann werden weder Zügel noch Trense verwendet. An der dem Wagen zugewandten Seite des Kummets befinden sich drei Haken: einer an der Spitze und je einer links und rechts. In diese werden *Übagroad* und *Greamwea* eingehängt, denn *d' Rouß håbm Bauchgurtn und Strånga, gånz wias d' Kua aufikriagt . . .* Vom oberen Haken führen beiderseits je zwei Riemen zum Gurten über den Rücken (vgl. Taf. 25; 162), neben dem die schmälere Bauchgurten herabhängen, die mit einer Schnalle unter dem Bauch zugezogen werden. Die Gurten über Rücken und Bauch sind an den von den zwei seitlichen Kummethaken kommenden Riemen befestigt, welche über einen Meter lang sind und an ihrem Ende eine Schlaufe bilden, durch die die *Strånga* (Stricke) gezogen sind,

die zum Zugscheit (*Drittel*) laufen. An der Kummerrückseite ist neben den Haken meist noch eine Blechhülse, in die man die Peitsche steckt, während vom seitlichen Haken noch ein Riemen weggeführt oder um die Deichsel geschlungen ist. Das Kuhkummet ist kleiner (Innenmaße: 22 × 47 cm), die Bauch- und Rückengurten haben die gleichen Maße wie das *Greamwea* vom Roßzeug. Das Brustgeschirr legt der Bauer dem Pferd nur bei den selten gewordenen Fahrten mit der Kutsche an; es bedarf keines Kummets, das Pferd zieht den Wagen mit einem Riemen, der ihm oberhalb der Vorderbeine über die Brust läuft. Das System entspricht dem des Hundeschirrs, das zwar ein Einzelfall ist, aber nicht unerwähnt bleiben soll. Ein Bauer besaß einen Hund, dem er vom Sattler ein Brustgeschirr machen ließ (Taf. 25; 164). Mit diesem zog der Hund einen Kinderschlitten, dem der Bauer einen alten Rechenstiel als Deichsel eingepaßt hatte. Der Sohn des Bauern fuhr damit von der Schule heim. Man konnte diesen „Hundeschlitten“ aber auch zum Lastentransport verwenden (so zog der Hund 60 kg schwere Schrotsäcke von der Mühle den Berg hinauf zum Bauernhof).

Die zweite Verbindung vom Tier zum Wagen stellen neben der Deichsel Waage und Zugscheit (*Drittel*) dar, in die die *Strånga*, die Stricke des Roßzeuges, eingehakt werden. Die Waage (*Wåg*) ist ein leicht gebogener, an den Enden sich verjüngender Balken aus Eschenholz, der zwischen 100 cm und 110 cm lang und in der Mitte 8 cm bis 10 cm breit ist. In der Mitte umgibt sie ein Eisenband. Ring und Waage sind durchbohrt, da hier der *Wågnågl* durchgesteckt wird, der die Waage an der Deichsel hält (Taf. 26; 174a). Von diesem Eisenband hängt ein weiterer Ring herab, der in einen Haken von Egge oder Pflugwagen, denen eine Deichsel fehlt, eingehängt wird. An den Enden der Waage sind weitere mit einem Haken versehene Eisenringe, in welche mit einem Ring die *Drittel* gehängt werden. Die zwischen 75 cm und 85 cm langen, der Waage ähnelnden *Drittel* haben an den Enden abermals Haken, von denen die von den Gurten kommenden Stricke (*Strånga*) nach vorne ziehen (Taf. 26; 174 b). Falls nur ein Tier zieht, also nur ein *Drittel* benötigt wird, so muß, damit die Waage quer zur Zugrichtung bleibt, das Ende, an dem das benötigte *Drittel* hängt, mit einer nach hinten führenden Kette an der Achse befestigt werden. Es gibt aber auch Halbwaagen oder *falsche Waagen* für einspannig verwendete Fahrzeuge. Sie sind halb so lang wie normale Waagen; ihr eines Ende ist durchbohrt für den *Wågnågl*, das andere trägt das *Drittel* und besitzt einen ca. 80 cm langen Eisenhaken, der in den Achsstock eingehängt wird (Taf. 26; 170).

3. Wagen

Wagen wurden stets auf Bestellung gebaut und fast immer mit Geld bezahlt. Die Holzteile stammen vom Wagner, die Eisenteile (Beschlüge,

Spannringe, Achsen) wurden vom Schmied angepaßt. Heute gibt es in Wolfau keinen Wagner mehr (der letzte ging vor dem zweiten Weltkrieg nach Deutschland) und auch der Schmied betreibt eine kleine Landwirtschaft, weil das Schmiedehandwerk allein nicht mehr genug einbringt. Der nächste Wagner ist in Wörth an der Lafnitz. Im Nachbarort, Markt Allhau, werden heute in der Wagnerei Möbel hergestellt; außer einem Radstock (zur Einspeichung der Räder) erinnert nichts mehr an das frühere Handwerk. Der Besitzer erklärte, daß es sich nicht mehr lohne, einen Holzwagen zu bauen, der ungefähr fünftausend Schilling kosten würde. In Wolfau leben noch zwei Männer, die die Wagnerei erlernt haben. Der eine arbeitete von 1938 bis 1948 als Wagner und besert noch heute anfallende Schäden aus. Der andere war bis 1954 Wagnergeselle und arbeitet jetzt beim Straßenbau; er besitzt zwar noch die notwendigen Werkzeuge, doch fehlen ihm zum Wagenbau Hilfskräfte und Zeit. So sind die Bauern gezwungen, kleinere Schäden selbst auszubessern: *A Bauer, der muaß mit allem rechnen, wänn er a Malér (Malheur) hât, daß er si z'helfn woaß . . .* Wenn ein Rad bricht, holt man ein passendes von daheim oder leiht es von Nachbarn aus; man kann aber auch als Behelf einen Prügel unter die Achse schieben, an der das Rad fehlt, diesen Prügel mit einer Kette befestigen und langsam heimfahren (*— dâ is der Wagn hält so grutscht . . .*). Eine gebrochene Deichsel kann man mit zwei Stangen (auch mit gebrochenen Rechenstielen) schäften; daheim werden die Bruchstellen geglättet, abgeschrägt und aneinandergehalten; ein Nagel wird durchgeschlagen und die Bruchstelle mit Blech beschlagen. Rad und Deichsel kann man noch anfertigen lassen; ein Vorder- oder Hinterwagen muß jedoch von einem anderen Fahrzeug genommen werden. So nimmt der Wagenbestand ab, umsomehr, als man die fabriksfertigen Anhänger mit Gummirädern mit einer Deichsel versehen kann; man muß keinen Traktor besitzen, um einen *Gummiwagen* verwenden zu können.

War ein Wagen fertig (das Ausbohren der Nabe des Rades bedeutete den Abschluß der Wagnerarbeit), dann zahlten Meister und Bauer den Wagnergesellen Wein; heute ist diese Gepflogenheit schon fast vergessen.

Ähnlich wie bei den Wagnern ist es auch beim *Schmied*: auch er hat keine Hilfskräfte und leistet größtenteils Ausbesserungsarbeiten. Er ersetzt beschädigte Eisenteile an Wagen und Rad und beschlägt jene Teile oder Kleingeräte, die noch hergestellt werden. Werkzeug ist noch vorhanden; so besitzt der Schmied einen, wie er glaubt, 60 bis 70 Jahre alten Wagenheber (Bild 17), dessen Stange unter die Achse geschoben und durch Niederdrücken des Hebels, der mit einer Kette fixiert wird, gehoben wird. Das beschädigte Rad kann dann von der Achse gezogen werden.

Sowohl Holz als auch Eisen bieten Gelegenheit Verzierungen anzubringen, etwa durch Ausnehmungen, symmetrische Gestaltung und Ver-

zierung der Kanten. Die Art dieser Verzierung ist auf manchen Abbildungen zu sehen und sie bleibt, materialbedingt, immer gleich. Auch die jetzt noch vorgenommenen Arbeiten zeigen, daß dieser Wille zur „Verschönerung“ der Geräte und Fahrzeuge noch besteht und daß sich diese Verzierungen nicht von den älteren unterscheiden. Weiterhin wird bei einem Kantholz die Kante abgeschrägt, zwischen zwei Ansatzpunkten mit dem Reifmesser ausgenommen oder die Kante mit ein, zwei tiefen Schnitten begleitet. ... *jå, då wird hålt aussa gschnitten, daß a Form håt ...*

Der Instandhaltung des Wagens, der durchschnittlich fünf- undzwanzig Jahre ohne größeren Schaden bleibt, wird vom Bauern großes Augenmerk geschenkt. Dies geschieht umso mehr, als eine ernsthafte Beschädigung den Verlust des Wagens bedeutet. Aus diesem Grund ist es verständlich, daß Wagen, sofern sie noch in Verwendung stehen, unter Dach abgestellt werden. Sie stehen in der überdachten Hauseinfahrt, in der *Hüttn*, in der Scheuneneinfahrt oder im Wagenschuppen. In Scheuneneinfahrt und Wagenschuppen stehen auch die übrigen Geräte, sowie verschiedene Teile, die beim Umbau des Wagens benötigt werden. *Wagenleitern*, Räder und *Streuschilder* (sie werden bei Streutransport vorne und hinten auf den Leiterwagen aufgesteckt) können auch an der Außenwand des Stadels hängen, während Wiesbäume unter den aufgeständerten Stadelboden geschoben werden. Die Räder müssen, wenn sie gut laufen sollen, von Zeit zu Zeit am Durchtrittspunkt der Achse geschmiert werden. Als *Wågnschmier* dient billiges Tierfett; auch altes Schmalz oder Schuhschmiere kann verwendet werden, wenn man nicht Wagenschmiere kaufen will. Von Zeit zu Zeit werden die Wagen auch vom Schmutz (Erde, Mist) befreit.

An Hand eines Wagenbeispiels (aus dem Wagenschuppen des Hauses Wolfau Nr. 28) sollen Konstruktion, Maße und Einzelteile eines Wagens dargelegt werden. Neben den Dialektausdrücken und den Holzarten, aus denen die einzelnen Teile bestehen, will ich versuchen, in Wort und Bild das Prinzipielle der Konstruktion zu zeigen, das bei jeder der Wagenformen gleich bleibt. Um die Übersichtlichkeit zu wahren, werden die Einzelteile mit einem Buchstaben versehen, der auf der betreffenden Zeichnung den Einzelteil im Zusammenhang zeigt. Gleichzeitig sollen Sonderformen, soweit diese von Bedeutung sind, angeführt werden. Die Aufzählung kleiner Abweichungen würde den Zusammenhang stören.

Jeder Wagen ist, wenn man den *Langbaum* (= Langwiede, aus Fichten- oder Birkenholz und ungefähr 350 cm lang) (Taf. 26; 166) herausnimmt, in ein vorderes und hinteres Wagengestell zerlegbar. Am Beginn soll die Beschreibung des *Hintergestells* stehen (Taf. 26; 169 u. 171). Es besteht aus folgenden Teilen: (a) *Kipfstock*, in den die *Kipfen* gesteckt wer-

den, etwa 96 cm lang und 6,5 cm breit; (b) *hintere Arme*, die schräg unter dem Kipfstock durchführen und sich zwischen Vorder- und Hintergestell an der (c) *Langwiede* (*Låmmat* oder *Langwied* genannt) treffen. Die Arme werden hier durch den Spannring und den 18 cm langen Spannagel, der durch Arme und Langwiede geht, gehalten. Die Langwiede (Durchmesser 10 cm) weist in ihrer hinteren Hälfte im Abstand von ungefähr 60 cm Löcher auf, sodaß durch Verstellen von Spannring und Spannagel auf ein anderes Loch der Wagen je nach Verwendungszweck länger oder kürzer gemacht werden kann (Taf. 26; 165). *Arme* und *Låmmat* liegen auf dem (d) *hinteren Achsstock*, der aus einem Holzteil und der darunterliegenden Eisenachse besteht und der an seinen Enden die (e) *Hinterräder* trägt. Kipf- und Achsstock werden von vier Eisenbändern, den Spannringen, zusammengehalten. Die Höhe dieses „Hintergestells“ beträgt 28 cm. Da dieser Wagen eine Hinterbremse (*Schleifn*) hat, liegt auf den Armen zwischen Kipfstock und Spannring der (f) *Schleifenträger*, der an zwei Ketten den unter der Langwiede hängenden (g) *Schleifenprügel* hält. Dieser Schleifenprügel wird durch die (h) *Schleifenkette* an die Hinterräder gezogen. Die Schleifkurbel selbst kann sich am Ende der Langwiede oder am Ende des deshalb verlängerten linken Armes befinden (Taf. 26; 168). *Arme* und *Achsstock* sind vorwiegend aus Rotbuchen-, Eschen- oder „Akazi“-holz, der Kipfstock ist aus Esche, Schleifenprügel und Schleifenträger können aus beliebigem Holz sein (es wird meist Weichholz verwendet), weil der Prügel stark abgenützt wird und von Zeit zu Zeit ausgewechselt werden muß.

Das drehbare „Vordergestell“ (Taf. 26; 172 u. 173) setzt sich zusammen aus: dem *Kipfstock*, der aber, da er aus zwei unabhängigen Teilen besteht, nicht diesen Namen führt. Diese zwei Bestandteile haben eigene Namen. Oben liegt der (a) *Eppel* (nach dem Hauptkatalog der Wörterbuchkanzlei der Österreichischen Akademie der Wissenschaften; dieser führt dafür verschiedenste Lautungen an; in Wolfau heißt es *Nejpe*, wobei es sich sicher um ein unorganischen N handelt), ein drehbarer Balken, in den die Kipfen eingesetzt werden; er ist 94 cm lang und 8 cm breit und dreht sich auf der darunterliegenden, eisenbeschlagenen (b) *Schale* (*Nejpeschoin*). Darunter laufen die vorderen Arme und in der Mitte die *Låmmat* durch, welche wiederum auf dem (c) *Achsstock* aufliegen, der sich aber nicht von dem des Hintergestells unterscheidet. Die vier Spannringe schließen das drehbare *Nejpe* nicht mit ein. Die Gesamthöhe beträgt, bedingt durch den Ersatz des Kipfstockes durch Eppel und Schale, 36 cm. Das Vordergestell muß, um ein Lenken des Wagens zu ermöglichen, drehbar sein; daher muß die einzige Verbindung von Vorder- und Hintergestell, die Langwiede, nicht starr, sondern beweglich mit dem Vorderwagen verbunden sein. Diese Verbindung von *Låmmat* und Vordergestell ist der (d) *Reibnagel*. Dieser geht durch *Nejpe*, *Schale*

und *Langwiede* (die um ihn drehbar ist) und *Achsstock* und ist herausnehmbar, da sonst ein Auseinandernehmen des Wagens unmöglich wäre. Die (e) *Arme* tragen an ihrem einen Ende das (f) *Reibschiet*, auf dem bei Drehung des *Vordergestells* die *Lämmat* gleitet. Vorne laufen die Arme zusammen; das Dreieck, das sie bilden, liegt zwischen den gegabelten Enden der Deichsel. Außerdem laufen über den Armen, mit dieser verbunden, zwei (g) *Eisenschienen*, auf denen das *Nejpe* gleiten kann. Die Achse aus Eisen ist leicht nach oben gewölbt; ihr Mittelstück ist 32 Zoll, die Endstücke je 10 Zoll (1 Zoll = 2,5 cm) lang. Die *Achsbüchsen*, die in die Radnabe eingelassen sind, sind 8 bis 11 Zoll lang; in ihnen läuft die Achse durch. Je länger die Büchsen sind, desto besser laufen die Räder (Taf. 27; 175 u. 176). Die Achsen können gedreht = konischer oder in Hammerwerken geschmiedet und daher stärker sein. Die Radbüchsen werden in die Nabe geschlagen und durch das Aufstecken des *Stummels* (auch *Steißl* oder *Land* genannt) auf die aus der Nabe stehende Achse wird das Rad gehalten (Taf. 27; 177). Bei Spezialwagen für Feuerwehr usw. findet man auch die *Mutterachse*; d. h. der *Steißl* fehlt und statt ihm wird eine Schraube (*Mutter*) auf die mit einer Windung versehenen Achsenenden geschraubt. Der Ausdruck *Deichsel* ist nicht allgemein gebräuchlich; sie heißt *Stång* und ist gewöhnlich aus Birkenholz. Es gibt drei Formen dieser *Stång* in Wolfau. Der beschriebene Wagen hat eine bewegliche, am wagenseitigen Ende gegabelte Stange von 386 cm Länge, die *Scharnstång* (von Schere) heißt (Taf. 27; 178). Durch dieses gegabelte Ende und die dazwischenliegenden Arme geht der Nagel, der, durch einen Splint gehalten, nicht herausfallen kann. An dem sich verjüngenden vorderen Ende der Deichsel (Durchmesser hier 6 cm, bei den Armen 9 cm) hängen die beiden *Håbkettn* oder *A(n)hobkettn* herab, die ins Kummel eingehängt werden und bewirken, daß die Pferde den Wagen bei Talfahrten zurückhalten können. Die *Scharnstång* ist nach oben und unten zu bewegen, während die *Armstangen* (*Oarmstång*), die zwischen die nicht geschlossenen Arme eingeschoben werden, nur selten beweglich und mit keinem Nagel gehalten, sodann meist durch Eisenbänder mit den Armen verbunden und auch nicht herauszuziehen sind (Taf. 27; 179). Die Armstange ist kürzer als die *Scharnstång*, doch ist die relative Deichselänge ungefähr gleich, da ja bei der Armstange die Gabelung am Ende wegfällt. Wie Waage und Drittel eingehängt werden, wurde schon gezeigt (Taf. 26; 174). Früher war es so, daß Pferde Wagen mit starrer Armstange, Kühe solche mit beweglicher *Scharnstängen* zogen; letztere sind zahlreicher vorhanden, da sich viele Bauern die Haltung eines Pferdes nicht leisten konnten.

Bei den Wagen überwiegt die auf die Hinterräder wirkende *Bremse* (*Schleifn*), die Vorderbremse, die in gebirgigen Gegenden bevorzugt wird, hat jedoch mehr Vorteile: Bei Schnee und Eis kann der Bauer knapp ne-

ben den Tieren gehen und sofort einschleifen, der Wagen rutscht nicht so leicht weg, wenn die Bremse auf die Vorderräder wirkt, und . . . *wänn ma junge Viecher hât eiglernt, so is ma vorn gângan und hât danebn glei eibremst, daß mehr ziagn hân megn* . . . Mit einer Skizze soll ihr System gezeigt werden (Taf. 27; 184). Auf die Räder wirkt nicht der *Schleifenprügel*, sondern die an ihm befestigten Bremsklötze, die sich leicht ersetzen lassen. Bei Fahrten auf Eis verwendet man zudem eine kantige, um die Radfelge gelegte *Eiskette*. Damit das Rad nicht über diese rollen kann, wird es noch mit einer weiteren Kette am *Leiterbaum* (dem unteren Teil der Wagenleiter) angebunden. Der Verschluß dieser Kette kann jedoch, wenn es die Umstände erfordern, jederzeit gelöst werden (Taf. 27; 185).

Zu der Grundform des Wagens gehören noch die *Kipfen*, *Lissen* und *Bodenbretter*, die je nach Wagenart verschieden aussehen, aber bei fast keinem fehlen. Die *Kipfen*, die vorne in *Nejpe* und hinten in Kipfstock eingeschoben werden, sind schräg nach außen stehende Hölzer, 7 bis 8 cm breit und 3 bis 3,5 cm dick. Sie stammen vom Wagner, können aber auch roh zugehauene Bretter sein, die der Bauer selbst einpaßt. Ihre Länge schwankt zwischen 70 und 105 cm; lange Kipfen verwendet man bei Leiter-, Streu-, Truhen- und Schwebenwagen, denn Leitern, Schwebestangen und Truhnbretter hängen entweder mit einer Kette an ihnen oder besitzen einen Eisenring (*Klampfel*), der über die Kipfe geschoben und infolge einer Ausnehmung im Holz nicht verrutschen kann (Taf. 27; 180). Kürzere Kipfen sind bei Holztransporten und Mistwagen erforderlich; die Seitenbretter werden an sie gelehnt und durch die Fuhre gehalten.

Die *Lissen* (*Leischen*) ersetzen bei Leiter- und Truhenwagen die hintere lange Kipfe. (Sie können auch vorne statt der Kipfen verwendet werden, doch kommt dies selten vor.) Sie ähneln in der Form den Kipfen, doch ist ihr Holzteil mindestens 105 cm lang und läuft unten in das 16 cm lange *Leischeneisen* aus (Taf. 27; 181). Dieses *Leischeneisen* endet in einem Eisenring, der über den *Steßl* auf der Achse geschoben und von dem Stift, der auch den *Steßl* hält, gehalten wird. Ein *Klampfel* verbindet an dem oberen Ende der Lisse diese mit Leiter oder Truhnbrett — diese werden zusätzlich noch durch ca. 30 cm lange, runde Kipfen am Verrutschen gehindert (Taf. 27; 182). Der Vorteil der *Leischen* gegenüber den Kipfen ist der, daß Leitern und Truhnwände mehr nach außen gedrückt werden können, der Wagen also breiter wird und einen größeren Laderaum bietet. Die Ladefläche bilden die zwei *Bodenbretter*, die vom vorderen zum hinteren Wagengestell laufen und aus Weichholz (meist Fichtenholz) sind. Sie sind bis 300 cm lang und jedes ungefähr 30 cm breit. Sie liegen auf *Kipfstock* und *Nejpe* auf und haben manchmal auch noch eine Stütze, die auf der *Langwiede* aufsitzt, die sogenannte *Katz* (Taf. 27; 183). Um die Beschreibung des Wagens vollständig zu ma-

chen, müssen noch dessen Räder gezeigt werden. Ein Rad besteht aus vier Teilen: dem eisernen Radreifen (*Raf*), den Felgen (*Fögn*) und Speichen (*Spachn*) und der Nabe. Dazu kommen noch die neben den Felgen um die Nabe geschlagenen Naben- oder Speichenringe und am Ende der Nabe die Schmierringe. Die Arbeit des Schmiedes bei der Radherstellung beschränkt sich auf das Aufziehen des Radreifens und der Ringe und das Einsetzen der Büchse. Die Holzteile werden vom Wagner, hauptsächlich in Handarbeit, zugeschnitten und zusammengesetzt. Die Nabe wird aus gevierteltem Eschen- oder Akazienholz auf der Drehbank gedreht. Sodann schneidet er die nach Wagenart verschieden langen Speichen (ebenfalls aus Esche oder Akazie) zu und formt sie auf der Hobelbank mit dem Fuchs- oder Reufmesser (felgenseitig rund, nabenseitig rechteckig) und dreht mit dem Drehhobel den Zapfen, der in die Felge gepaßt wird. Die Felge selbst zeichnet er nach der Felgenlehre, die ihm Maßverhältnisse und Krümmung angibt, auf Eschen-, Ulmen-, Buchen- oder Nußholzbretter und schneidet sie mit der Bandsäge aus. Da in jede Felge üblicherweise zwei Speichen eingeschlagen werden (nur bei *Tragatsch* und *Scheibtruhe* kommen vierfelgige Räder mit vier Speichen vor), bohrt der Wagner nun die Löcher für die Speichenzapfen in die Felgen. Dann wird die Nabe in den Radstock gespannt, die Speichen ein- und die Felgen aufgeschlagen. Zum Ausbohren der Nabe verwendet er je nach der Größe der Büchse, die eingepaßt werden soll, verschieden große „Büchsenbohrer“. Mit dem Ausbohren der Nabe hat der Wagner seine Arbeit am Wagen beendet. Einigen Wolfauern ist bekannt, daß in Ungarn und Rußland Akazienholz gekocht und die Felgen dann aus einem Stück gebogen werden, doch ist das hier nie versucht worden.

Die Gleichartigkeit der Wagen bringt es mit sich, daß die Räder nicht nur in der Bauweise, sondern auch in den Maßen wenig Unterschiede zeigen. Wenn man von den Anhängern absieht, die Gummiräder gleichen Durchmessers besitzen, so ist der Durchmesser der Vorderräder stets kleiner als jener der Hinterräder. Als Grund dafür gibt man an, daß das größere Hinterrad leichter über die Steine rollt, wenn man bergauf fährt, doch ist dies durch die Konstruktion des Wagens zu erklären: die Vorderachse liegt, weil statt des hinteren Kipfstockes Schale und *Nejpe* auf dem Achsstock sitzen, tiefer als die hintere. Damit die Ladefläche waagrecht bleibt, muß das Vorderrad kleiner sein als das hintere. Die Hinterräder, sechs-felgig und zwölf-speichig, haben einen Durchmesser zwischen 80 und 96 cm und eine Radbreite zwischen 4,5 und 5 cm (Taf. 27; 186).

Die Vorderräder mit fünf Felgen und zehn Speichen variieren im Durchmesser ebenfalls nur wenig (70—80 cm) (Taf. 27; 187). Die Länge der Nabe schwankt zwischen 29 und 34 cm. Es gibt nur wenige Ausnahmen mit abweichenden Maßen. So sah ich einen Leiterwagen (Wolfau Nr.

276), dessen Hinterräder von einem deutschen Militärwagen stammen und einen Durchmesser von 107 cm haben. Der Radreif ist mit 7 cm ungewöhnlich breit, während die Nabe mit 24 cm so schmal ist, daß die Achse beidseitig noch 15 cm vorsteht. Derselbe Bauer hat an einem Wagen auch zwei sogenannte *ungarische Räder* von einem Flüchtlingswagen. In einem anderen Haus gibt es ein drittes solches Rad. Sie haben einen Durchmesser von 100 cm und eine Reifenbreite von 3 cm, während die Felge 6 cm hoch ist. Diese Räder sehen sehr leicht aus, obwohl sie größer sind als die heimischen, deren Felgenquerschnitt $4,5 \times 4,5$ cm beträgt, also quadratisch ist und plumper wirkt. Scheibenräder habe ich bei großen Wagen nicht gefunden und auch keine Angabe über ein früheres Vorkommen erhalten.

Zweirädrige Wagen (*Ansenwågn*) haben im Dorfe, wie schon erwähnt, nie Verwendung gefunden. Ihr Verbreitungsgebiet liegt im „Gebirge“, wie der Schmied erklärte. Dort finde man auch noch hölzerne Achsen, die in Wolfau schon lange nicht mehr gemacht werden. (In der Steiermark hat der Schmied solche hölzernen Achsen noch beschlagen; in den dreißig Jahren aber, die er schon in Wolfau ist, keine mehr). Der Wagen, den man fast in jedem Hof findet, ist der *Leiterwagen* (*Loatawågn*). Er hat seinen Namen von den seitlichen Wagenleitern, die zwischen 400 und 450 cm lang und ca. 70 cm breit sind und auf dem langgestellten Wagen (d. h. das *Hintergestell* ist am äußersten Ende der Langwiede befestigt) liegen. Sie bestehen aus den beiden *Loatabam* und den Sprossen (*Schwingen*), die in den untenliegenden Leiterbaum eingepaßt sind und den oberen durchstoßen. Die Leitern sind aus Eschenholz und kosten heute beim Wagner 400 Schilling. Gehalten werden sie vorne durch lange Kipfen (die Verbindung bildet entweder eine Kette, die um oberen Leiterbaum und Kipfe geschlungen wird oder ein in den *Loatabam* geschlagenes *Klampfel*, in das die leicht gebogene Kipfe hineinragt) und hinten durch *Leischen* (ebenfalls mittels eines *Klampfels*) und kurze *Kipfen*. Es sind aber auch vorne und hinten *Kipfen*, beziehungsweise *Lissen* möglich. Der Leiterwagen dient zum Transport des Heus und Getreides vom Feld in die Scheune. Ist die Fuhre hoch genug, so wird der Heubaum (*Heubam*, *Wiesbam*) darübergelegt. Vorne wird dieser von einer Kette, die um die Leiterenden geschlungen ist, niedergehalten; hinten legt man ein Seil um den Wiesbaum, zieht kräftig nach unten und bindet es dann um die Langwiede oder die Enden der Leiterbäume. Die Fuhren ragen seitlich bis zu einem halben Meter über die Wagenleitern. Wenn man besonders hoch laden will, so kann man seitlich noch Stangen hineinstecken, die oberhalb der Leiter Querbretter halten. Manchmal stürzt ein so beladener Wagen um. Will man ihn nicht wieder abladen,

so versucht man, ihn mit den Zugtieren wieder hochzuziehen. Ein Seil wird über den Wagen geworfen, unter ihm durchgezogen, Waage und Drittel eingehängt und die Tiere angespannt. Unter Mithilfe der Menschen kann es gelingen, den Wagen wieder auf die Räder zu stellen.

Der Heubaum ist ein dünner, oft nicht entrindeter Baumstamm. Er ist 450 bis 550 cm lang und kann auf der einen Seite eine Einkerbung besitzen, in der die Kette läuft und nicht abgleiten kann (Taf. 28; 188).

Wenn man auf dem Leiterwagen *Streugatter* befestigt, so heißt er im allgemeinen *Streuwagen* (*Streuwågn*). . . . *de Streukrickeln wern mit Kettin hint und vorn vorgmåcht beim Loatawågn*. Diese *Streukrickeln* sind aus Brettern oder Stangen zusammengenagelte, trapezförmige Gestelle (Taf. 28; 189) und hängen, solange sie nicht gebraucht werden, meist außen an der Stadelwand. Will man Streu aus dem Wald holen, so gibt man sie vorne und hinten zwischen die Wagenleitern, *weu jå sonst de Streu åbafållt vom Wågn*. Eine Seltenheit ist es, wenn der leere Leiterwagen auf Feld oder Wiese als Futterkrippe für die Tiere verwendet wird.

Der *Schwebenwagen* hat seinen Namen nach den oben an den Kipfen mit einer Kette befestigten Schwebenstangen, welche die Wagenleitern ersetzen. Mit ihm transportiert man Meterholz und Grünfutter, doch dienen die Schwebenstangen hauptsächlich der Ergänzung anderer Wagenarten: sie halten *Flechten* auf dem Wagen und verhindern, daß bei *Truhewagen* die Seitenbretter hinausgedrückt werden. An ihnen wurde, als der Binder noch mit Schåffern und Butten auf den Markt fuhr, die Plane festgebunden, mit der er seine Erzeugnisse vor dem Regen schützte. Einen Wagen mit *Schwebenstangln* verwendet der Bauer auch noch anderweitig: wenn er ein Brett auf sie legt, so hat er ein Gerüst zum Weißen des Hauses, auf darübergerlegte Stangen aber hängte er den Kukuruz zum Trocknen. Der *Flechtenwagen* (Bild 18), der vom *Truhewagen* verdrängt wurde, ist ein Schwebenwagen, weil die *Schwebenbama* die seitliche Begrenzung der Flechten sind, sodaß diese nicht verrutschen können. Seinen Namen hat er von den zwei weidengeflochtenen Behältern, die auf die Bodenbretter gestellt werden. Der eine, der hinten am Wagen steht, heißt *Flechte* und ist ein vorne offener, sich nach oben erweiternder viereckiger Korb mit einer Höhe von ungefähr 65 cm. An ihn stößt mit seiner ebenfalls offenen Seite das *Ansteßl*, ein ähnlicher, fast gleichhoher Korb, dessen Vorderwand jedoch niedriger ist als die Seitenteile. Beide Teile zusammen sind zwischen 220 und 240 cm lang und kommen auf einen kurzgestellten Wagen. Hinten und vorne werden Ketten vorgelegt, damit *Flechte* und *Ansteßl* nicht vom Wagen rutschen können. In ihnen wurde und wird, sofern solche Wagen noch in Gebrauch stehen, Klee, Gras, Erdäpfel, Rüben, Äpfel, Meterholz und Korn befördert, wobei früher weite Fahrten (bis Szombathely) durchgeführt wurden. Falls man ihn mit Decken und einer Tuchent auslegte, dann

diente er sogar als Krankenwagen. Wenn der Bauer das *Ansteßl* aufstellte, dann konnte er sich bequem anlehnen. Die Nachteile der Flechtenwagen sind die verhältnismäßig hohen Anschaffungskosten von Flechte und Ansteßl und deren begrenzte Haltbarkeit. Seit ungefähr vierzig Jahren kommt der *Truhenwagen* immer mehr auf. Dieser bietet alle Verwendungsmöglichkeiten der Flechtenwagen. Seine Wände geben besonderen Schutz und erleichtern den Transport von kleineren Gegenständen. Angeblich haben die Bauern diese Form des Wagens von den Adeligen übernommen, die ihn schon früher benützten. Vor allem der Transport von Getreide zur Mühle und der Abtransport der Mehlsäcke von dieser wird mit dem Truhenwagen durchgeführt. Wenn die Bauern bauen, stellen sie in Truhen den ungelöschten Kalk auf den *Truhenwagen* (diese Truhen müssen aber unbedingt zugedeckt werden, denn . . . *då sein viele Wågn friha brennat worn . . .*) und führen Sand und Steine in ihm.

Dieser Truhenwagen war auch der Stolz der Bauern, was man an seiner Ausführung erkennen kann. Die Seitenbretter, die je nach Größe des Wagens 160—300 cm lang und 50—60 cm hoch sind, werden entweder von zwei Kipfen und dem *Schwebenstandl* oder vorne von einer Kippe und hinten von einer *Leische* gehalten. Ihre Ausführung ist sehr gediegen; sie sind *ausgetafelt*, getäfelt (Taf. 28; 190). Neben Fichtenholz wurde für die Herstellung der Seitenwände auch Lindenholz verwendet, das besonders leicht ist und einen schönen Glanz hat. Vorderes und hinteres Schild (*Schüdel*) werden zwischen zwei Leisten, die am Ende der Seitenwände innen aufgenagelt sind, eingeschoben (vgl. Taf. 28; 190) und von einer Kette, die von Seitenwand zu Seitenwand (oder von Schwebenstange zu Schwebenstange) führt, gehalten. Auffallend ist der geringe Raddurchmesser (das Hinterrad des Wagens von Taf. 28; 190 hat einen Durchmesser von 81 cm, das vordere von 70 cm). Auch das paßt zu einem „Repräsentationswagen“, der die Wohlhabenheit seines Besitzers zeigen soll, denn für Fahrten ins Gelände wurde dieser Wagen früher kaum verwendet. Heute, in der Zeit des Traktors, ist mit einem solchen Wagen kaum mehr Staat zu machen und so achten die Bauern nur noch wenig auf Pflege und Aussehen.

Der *Mistwagen*, auch *Bretterwagen* genannt, weil an die Kipfen schmale (30 cm hohe) Bretter gelehnt werden, wird zum Sand- und Schotterführen verwendet, am häufigsten jedoch zum Mistführen auf die Felder. Auf die *Mistlåd*n, die den Boden bilden, wird der Mist aufgeladen und mit einem Brett in Giebelform geklopft. Von den Kipfen laufen auf die andere Seite Ketten nach unten, die die Fuhre niederhalten (Taf. 28; 191). So kann auch auf holprigen Wegen kaum etwas herunterfallen. Auf Mistwagen kommt auch das Jauchefaß (*Ådlfaßl*), das zwischen 200 cm und 300 cm lang ist und durchschnittlich 60 cm im Durchmesser mißt und hinten eine Ausflußvorrichtung besitzt. Diese hölzernen *Ådlfaßln* werden heute immer mehr von den blechernen Fabrikserzeugnissen verdrängt.

Der Holztransport wird mit einem möglichst langen Wagen durchgeführt. Bei diesem wurden in die Löcher für die Kipfen früher gebogene, 30 cm lange Kanteisenstücke gesteckt und mit Holz verkeilt (Taf. 28; 194). Die Stämme können so nicht herunterfallen, sie werden überdies noch mit einer Kette zusammengezogen (*groadelt*). Diese Kanteisen hatten aber den Nachteil, daß man beim Abladen die Baumstämme nicht vom Wagen rollen konnte, sondern herunterheben mußte. So ließ man sich vom Schmied und Wagner Aufsätze anfertigen, die auf *Kipfstock* und *Nejpe* kommen und über die die Stämme leicht gezogen werden können (Taf. 28; 192 a, b und 193). Doch gerade bei Holztransporten hat der Traktor das Pferd mit Wagen und Schlitten weitgehend verdrängt.

Neben den für tägliche Arbeit benötigten Wagen gibt es noch solche fürs „Vergnügen“: *Kutsche* (*Kalless*) und *Wagerl*. Beide werden, sofern sie noch in Verwendung stehen, von Pferden mit Brustgeschirr gezogen und bei besonderen Anlässen verwendet: bei Hochzeiten, Fahrten zum Marktort und sonntäglichen Vergnügungsfahrten. Heute braucht man sie für Fahrten aufs Feld und für kleinere Transporte; nur zwei Bauern erwähnten, daß sie im Sommer noch Spazierfahrten damit machten. Die größere Kutsche (*Kalesche*, *Kalless*) dürfte wohl von den adeligen Gutsbesitzern zu den Bauern gekommen sein; teils haben letztere sie gekauft, teils wurden sie von den geschickten Dorfwagnern nachgebaut, sofern ein Schmied die komplizierte Federung herstellen konnte. Die Formen, die sich im Ort noch fanden, waren durchwegs umgebaut: die eine hat eine größere Ladefläche, weil auf ihr Motormäher und andere Geräte aufs Feld gebracht werden; eine andere hat eine eingebaute, nicht herausnehmbare Flechte, damit man mit dem Wagen Grünfutter, Erdäpfel, Rüben usw. einbringen kann.

Die *Wagerl* sind kleiner und bequemer gebaut und heißen hier *Linzer Wagerln*, während sie anderweitig *Steirerwagerl* heißen. Sie sollen von einem Wagner in Linz gemacht und schriftlich bestellt worden sein. Sie wurden mit der Bahn geschickt und man holte sie vom Bahnhof ab. Manche hatten ein Faltdach *daß ma net nâß is worn*. Auch sie wurden bald von den hiesigen Wagnern nachgebaut und *... san mit Flechtn gwesn und klane Grichtlan drauf ...*, hatten also eine umrandete kleine Ladefläche. Die Drittel sind kleiner, rund und ohne Haken — es werden die vom Brustgeschirr kommenden Riemen einfach in einer Schlaufe um die Drittel gelegt, Haken sind so unnötig. Die Deichsel wird eingeschoben (*Einschubdeichsel*, etwa 350 cm lang und hat vorne zwei Eisenringe *... wo die Rösser zubehängt wern mit an Ream*). Früher gab es viele solcher Wagen, heute sind sie schon selten zu sehen. Immer mehr Holzwagen werden zu *Gummiwagen* umgebaut, d. h. mit Gummirädern versehen, weil schon viele Bauern einen Traktor besitzen und die Holzräder der Wagen die durch die höheren Geschwindigkeiten bewirkten Erschütte-

rungen nicht aushalten. Bei diesen umgebauten Wagen ist eine Tieranspannung immer noch möglich und manche solcher Anhänger können mit einer Deichsel versehen werden. Fährt man mit dem T r a k t o r, so ersetzt man die Deichsel durch die Anhängergabel. Der Traktor verdrängt die Zugtiere, der moderne Anhänger die Holzwagen. Es gibt nichts, was man mit diesen Anhängern nicht transportieren könnte, es ist also nur noch eine Frage der Zeit, bis die letzten alten Fuhrwerke und Transportgeräte verschwinden und mit ihnen auch das alte Handwerk.

4. W a g e n i m B r a u c h t u m

Bei Hochzeiten stellte man auf *Flechten-* oder *Truhenwagen* drei, vier Reihen Sitze oder legte Bretter über die Wagenleitern und verdeckte diese dann mit Leintüchern; bis zu sechzehn Hochzeitsgäste fanden auf einem solchen Wagen Platz. Bei Begräbnissen hingegen wurden nie Bauernwagen benutzt; die Leute erzählten, daß immer ein Auto gekommen sei oder daß man den Sarg über kurze Strecken getragen habe. Auch geschmückte Faschingswagen kommen nie vor; fand aber in der Faschingszeit ein Blochziehen statt, so wurden mehrere geschmückte Wagen hintereinandergespannt, auf denen der Stamm lag. Auch der Maibaum wird auf einem Wagen ins Dorf gebracht: die *Lämmat* wird herausgenommen und der Maibaum ist die einzige Verbindung von Vorder- und Hinterwagen. Da das *Hintergestell* auch gelenkt werden muß (hauptsächlich in den Kurven), wird die *Lämmat* mit einer Kette an den *Armen* befestigt. Links und rechts gehen die Burschen, halten die *Lämmat* und lenken durch diese *Sterze* den Hinterwagen in die Wegbiegungen. Ist die Kurve zu steil, muß der Maibaum von den Wagengestellen genommen und dieses Wegstück getragen werden. Bei den bisher erwähnten Anlässen ist der Wagen nur ein notwendiges Attribut, übt aber auf den Brauch selbst keine Wirkung aus. Er kann aber auch der eigentliche Gegenstand eines Brauches sein, der zu den Rügebräuchen der Burschenschaft zählt: wenn nämlich ein Bauer auf seine Mädchen recht aufgepaßt hat und das Fensterln verhindern wollte, haben die Burschen nachts einen Wagen zerlegt, ihn auf dem Giebel des Daches wieder zusammengebaut und mit Mist beladen. Auch Wagenräder wurden abmontiert und den Berg hinabpoltern gelassen.

5. S c h l i t t e n

Neben etlichen Kinderschlitzen, die als Spielzeug und nicht als Transportfahrzeug dienen, fand sich nur ein einziger Handschlitten, der im Winter dazu verwendet wird, *Frucht* in die Mühle zu führen und Säcke vom Lagerhaus zu holen. Dieser Schlitten ist 104 cm lang und bei den Kipfstöcken 76 cm breit und 33 cm hoch. Die unbeschlagenen Kipfen treffen

sich vorne in einer ausgebogenen Spitze, unter der zum vorderen Kipfstock eine rechenstiel dicke Zugstange läuft (Taf. 30; 206 a u. b). Ähnliche Handschlitten wurden früher allgemein benützt. Heuschlitten gab es hingegen nie. Wo keine Rösser mehr gehalten werden, wird man kaum noch große Fuhrschlitten finden, denn die unbeschlagenen Kühe können auf eisigen Straßen nicht ziehen. Aber auch die sandgestreuten Hauptstraßen und das Verbot, mit einer um die Kufen gewickelten Eisenkette zu fahren, haben Fahrten mit dem Schlitten zurückgedrängt. Die Schlitten sind aus Eschen-, Buchen- und Kirschenholz, die Kufen oft aus Wurzelholz. Der Großteil der Kufen ist beschlagen, nur bei schweren Schlitten ist das nicht notwendig. Fuhrschlitten werden zum Holzführen, zu Fahrten in die Mühle, zum Transport von Schotter und Mist gebraucht. Früher fuhr ein Gewährsmann mit Äpfeln, Holz oder Brettern bis Szombathely. Der gebräuchliche Schlitten ist etwas mehr als 200 cm lang und 100 bis 150 cm breit. Falls Langholz transportiert wurde, zog man dieses mit einer Kette zusammen, welche bis zur Deichsel reichte und an ihr befestigt war. *Wänn ma mit da Häckn draufghaut hât, dänn is locka worn und s' ganzi Hoiz is åbâgfälln.* Solche Holzfahren waren bis zu einem Meter hoch (d. h., daß ungefähr zwei Festmeter transportiert wurden). Kleinere Fuhrschlitten können nicht so vielseitig verwendet werden, die aufgesetzten Kipfstöcke bieten aber doch viele Möglichkeiten: sogar Schwebenstangen können an den Kipfen befestigt werden. Die *Einschubdeichsel* führt meist unter den vorne aufgebogenen Kufen durch zu Ring oder Loch unter dem ersten *Kipfstock*, wo sie dann von einem durch den Kipfstock führenden Nagel gehalten wird. Wenn man statt der Kipfen eine Truhe auf den Fuhrschlitten setzt, dann entsteht der vielseitig verwendbare *Truhenschlitten*. Da stellte man an Festtagen auch Bänke hinein oder legte als Sitz Bretter darüber und setzte sich in Decken gehüllt darauf (Taf. 30; 208). Ausschließlich dem Vergnügen diente der leichte, bequeme *Rennschlitten*, den manche noch in Erinnerung haben.

6. Geräte für Feld und Wiese

Die Geräte dienen einerseits der Feldbestellung, andererseits der Pflege, d. h. Reinigung der Wiesen. Sie sind, sofern es sich nicht um einfache Formen handelt, die von Bauern hergestellt und gezogen werden, von Handwerkern (Schmied und Wagner) angefertigt; für ihre Pflege und Ausbesserung gilt das schon über die Transportgeräte Gesagte.

Die Arbeit auf Feld und Wiese mit Großgeräten war von jeher eine Arbeit der Männer, doch ist es seit Beginn des zweiten Weltkrieges keine Seltenheit mehr, wenn Frauen mit Pflug, Egge, Traktor arbeiten und mit den Zugtieren umzugehen wissen. Am Wochenende sind die Männer, die als Pendlers auswärts arbeiten, daheim und verrichten die

schweren Arbeiten, da die Frau mit jenem Maß der Nachbarschaftshilfe, wie sie früher geübt wurde, heute nicht mehr rechnen kann. Früher half man einander bei der Feldbestellung, heute muß man für größere Hilfeleistungen bezahlen: *wänn ma wen aufnimmt, so kriagt er an Tåglåhn* . . .

Das erste Gerät aus dieser Gruppe ist hier ziemlich neu und erspart dem Bauern Handarbeit: es ist der *M a r k i e r e r* (*Markiera, Anmarkiera*), ein Gerät zum Ziehen von Furchen vor dem Erdäpfel- und Rübensetzen. Früher wurden diese Furchen mit der Haue gezogen. Die einfachste Art, dieses Gerät selbst zu bauen, war die, zwei abgebrochene *Heindln* an einen Balken zu nageln und diesen an einer Zugstange hinter sich herzuführen: es war also der Mensch, der zog (Taf. 29; 195). Diese Form findet sich nur vereinzelt, weil man mit ihr nur seichte Furchen ziehen kann und viel Kraft aufwenden muß, falls es sich um harte Böden handelt. Die Formen, die man häufig antrifft, sind die von Schmied und Wagner hergestellten. Grundsätzlich unterscheiden sie sich nicht von den handgezogenen Markierern, sie sind aber schwerer und größer (die Zugstange des Geräts von Abb. 19 ist zwar 180 cm lang, der Querbalken aber nur 107 cm breit, der entscheidende Furchenabstand 60 cm). Ein Gerät, das noch nicht ein Jahr alt ist, soll den Unterschied zur handgezogenen Form deutlich machen: die mit einem Haken zum Einhängen von Waage oder Drittel versehene Zugstange ist 163 cm lang, der Querbalken 144 cm. Dieser Querbalken trägt drei symmetrische, kleine Pflugscharen, die tief in die Erde einschneiden. Die beiden äußeren sind verstellbar, d. h. der Querbalken weist an seinen Enden nebeneinander drei Löcher auf; durch eines wird eine mit einem Gewinde versehene Eisenstange, die zur Schar läuft, gesteckt und oben von einer Schraubenmutter gehalten. Der Abstand zwischen den gezogenen Furchen kann so zwischen 60, 65 und 70 cm variieren. Die mittlere Schar ist fest mit dem Querbalken verbunden, der an seiner Oberseite zwei leicht gebogene, 60 cm lange Griffe (*Sterzen*) trägt, mit denen der Bauer den Markierer lenkt (Taf. 29; 196 a, b). Dieses Gerät weist die schon erwähnte Verzierungsart auf (Bild 19). Es gibt auch einfachere Formen, die Abmessungen und der Furchenabstand sind jedoch immer ähnlich. Es kommt vor, daß die Scharen nicht geschmiedet, sondern lediglich spitzwinkelig gebogene Eisenbleche sind, fest mit drei am Querbalken angenagelten, nach unten stehenden Holzklötzen verbunden; oder daß der Querbalken statt der Löcher zum Verstellen der Schar Schlitz hat, in denen eine von der Schar kommende Holzleiste läuft und weiter oder enger gestellt werden kann.

Ein Gerät, das allgemein durch die Egge ersetzt wird und in Wolfau nie viel verwendet wurde, ist die *W a l z e*. Wenn ein trockenes Jahr war, so wurde mit ihr nach dem Eggen nochmals über den Acker gefahren, um auch die letzten Schollen zu zerkleinern. Sie wurde vom Pferd gezogen. Es soll auch kleine, handgezogene Walzen gegeben haben, für de-

ren Vorhandensein aber kein Beweis zu finden war. Eine Walze wird heute noch verwendet. Sie besteht aus drei Teilen: dem rechteckigen Holzrahmen (216×65 cm), dem 200 cm langen und 25 cm dicken Stamm, der in diesem Rahmen läuft (ins Zentrum dieses Stammes sind Stahlstifte eingeschraubt, die sich in Halterungen an der Unterseite des Rahmenquerbalkens drehen) und der Deichsel, die, über den Rahmen gelegt, von einer Eisenspange gehalten wird (Bild 20). Unter der Deichsel ist an der Stirnseite der Walze ein Haken in den Rahmen geschlagen, in den die Waage eingehängt wird. Neben der Deichsel wird ein Brett (65×40 cm) über den Rahmen gelegt, das man mit Steinen oder Eisenplatten beschwert oder auf dem ein Mensch steht, damit die Walze schwerer wird. Unten vorstehende Nägel verhindern ein Verrutschen dieses Brettes. Diese einteilige Walze (ein Gewährsmann erwähnte die Verwendung von dreiteiligen in Niederösterreich) hat ihr Besitzer selbst gebaut; Rahmen und Rolle sind aus Weichholz.

Das wichtigste Ackergerät ist der Pflug. Daß die Arbeit des Pflügens mit zwei verschiedenen Geräten, nämlich Riß und Arl, verrichtet wird, ist den Bauern hier unbekannt. Es werden ausschließlich Pflüge verwendet. Der Pflug ist beim Anbauen von Frühjahr bis Herbst in Verwendung; die Abnützung ist also groß und da Schmied und Wagner kaum noch Holzpflüge herstellen, so werden sie immer mehr von modernen Eisenpflügen verdrängt. Doch finden sich in vielen Häusern ein bis zwei alte Holzpflüge, die entweder noch in Verwendung und demnach im Schuppen abgestellt sind, oder die, durch das Fehlen eines Teiles unbrauchbar geworden, irgendwo im Bereich des Hofes liegen. Die Holzteile dieser Pflüge sind aus Birkenholz, das zäh und feinfasrig ist und den durch das Pflügen harter Äcker hervorgerufenen Belastungen standhalten kann. Der Holzpflug (Taf. 29; 197) besteht aus folgenden Teilen: dem Pflugbaum (*Grindel*), den zwei Griffen (*Sterzen* oder *Grista*), dem geschmiedeten Streichbrett (*Muiblech* oder *Muibrett*), das mit dem daranhängenden Pflugeisen (*Eisn* oder *Kopf*) die Schar bildet, dem Sech (*Sei*) (Taf. 29; 197 a) und dem Pflugwagen, der sich in *Radln* und *Gstell* gliedert. Der eisenbeschlagene, hölzerne *Grindel* ist zwischen 175 und 190 cm lang und kann gebogen oder gerade sein: *Ob da Grindel gräd is oda bogt, da entscheidet da Gusta* . . . Vorne wird er mit zwei Ketten am Pflugwagen gehalten, hinten sind an ihm die zwei geraden oder gebogenen *Sterzen* befestigt, die vielfach vom Bauern später durch selbstgemachte ersetzt wurden. Sie sind ungefähr 80 cm lang und mit ihnen führt der Bauer den Pflug. Der rechte dieser Griffe muß nicht zum *Pflugbaum*, sondern kann auch zur Innenseite des *Muiblechs* führen (Taf. 29; 200). Das *Muiblech* trägt vorne den *Kopf* (= *Eisn*), den in die Erde greifenden Teil, der immer gekauft (. . . *den hãb i imma bei da Firma Greinitz kaft* . . .) und dann vom Schmied eingebunden wurde. Man kaufte diese *Eisn* gleich

in größerer Zahl; in vielen Häusern gibt es mehrere noch nicht eingebundene Pflugeisen. *Muiblech* und *Eisn* gibt es in zwei charakteristischen Formen, die mit der Beschaffenheit des Ackers in Verbindung stehen. Bei beiden Formen wird die Scholle nach rechts gelegt, was dem Acker ein besonderes Aussehen verleiht, da beim Zurückfahren die Erde auf die schon umgelegten Schollen gekippt wird. Die erste Form ist die des geschwungenen *Muibretts*, welches bei harten Böden (Klee, Kukuruz) verwendet wird und die Schollen schön überlegt (Taf. 29; 198 a); die zweite ist gerade, für einen weichen, mürben (*moabn*) Acker; sie wirft die Schollen über (Taf. 29; 199). Etwa 25 cm unter dem Grindel läuft auf dem Boden eine halbmeterlange Eisenschiene, welche an ihren Enden mit nach oben führenden Eisenstangen mit dem Grindel verbunden ist. Um ein Verbiegen der Schar unmöglich zu machen, sind *Muiblech* und *Eisn* mit der vorderen Verbindung von Schiene zu Pflugbaum, welche in der Form der Schar angepaßt ist, verbunden und die weitere Verbindung von *Muibrett* zu *Grindel* oder Schiene ist üblich. Die Verbindung von Schiene zu Grindel, die auch die Schar trägt, ist durch den Grindel gesteckt und oben von einer Schraube gehalten. So ist es bei manchen Pflügen möglich, mit dieser Schraube den Grindel höher oder tiefer zu stellen: . . . *je mehr er in d'Höh steht, desto tiafa geht er eine, der Pflua*. Auch die Furchenbreite kann man bei manchen Pflügen bestimmen, indem man das *Muiblech* mit einer Schraube zum oder vom Pflug bewegt. Vor dem Pflugeisen ist das Sech, ein 50—60 cm langes, 7 cm breites und 1 cm dickes, unten in einen Spitz zulaufendes und mit seiner Schneide in die Fahrtrichtung schauendes Messer. Es ist durch den Grindel gesteckt, mit Holzstücken verkeilt und reißt den Boden auf, wodurch das Wirken der Schar erst möglich gemacht wird. Ein Bauer sagte, daß man bei ganz *moabn* Äckern auch ohne Sech fahren könne. Vorne ruht der Pflugbaum auf dem *Pflugwagen* (Taf. 29; 201 und Taf. 30; 204). Die Länge des Wagens beträgt 110 cm, seine Breite (mit den Rädern) bis zu 120 cm. Die (a) Räder sind acht- bis zehnspeichig, haben also vier oder fünf Felgen; ihr Durchmesser schwankt zwischen 56 und 62 cm und ist bei beiden Rädern gleich (beim Eisenpflug ist der Durchmesser des linken Rades kleiner als beim rechten). Die Achse verbindet die Räder und über ihr liegt der Stock (b), der an den Enden mit Spannrings mit der Achse verbunden ist. Er ist 13 bis 15 cm hoch und 70 bis 75 cm breit und oben eisenbeschlagen, weil hier der Grindel aufliegt. Dieser Stock hat zwischen den Spannrings in seiner ganzen Breite einen 3—5 cm hohen Spalt. In diesen Spalt münden neben den Spannrings die nach hinten gehenden (c) Arme, die 40 cm lang sind. Diese sind an ihrem Ende mit zwei Leisten (eine oben, eine unten) verbunden (d). Arme und Leisten heißen *Reibn* oder *Führung*, weil auf ihnen abermals der Pflugbaum liegt. Zwischen den zwei Leisten bleibt ein Spalt frei: durch diesen und den im

Stock führt die *Zunge* (e) nach vorne. Sie ist in der *Reibn* frei beweglich und hat in ihrer Spitze einen Bügel zur Befestigung der Waage (f) (die Waagen für den Pflug sind leichter und meist 10 cm kürzer als jene für die Wagen). Hinter diesem Bügel führt ein Haken (g) zu einer Eisenleiste am Stock, welche verschieden weit entfernte Löcher besitzt. Durch Einhängen des Hakens in eines der Löcher fixiert man die Zunge an einer bestimmten Stelle. Wenn nämlich am Ackerrand gepflügt werden muß, dann muß — wenn der Pflug nicht schiefstehen soll, weil eines der Räder am Rain läuft — die Zunge (und damit der an ihr befestigte Grindel) ganz rechts oder links stehen. Die Verbindung von Pflugbaum und Zunge erfolgt mit zwei Ketten: vor und hinter dem Stock wird eine Kette um Pflugbaum und Zunge geschlungen. Eine hinten vom Grindel kommende Kette wird in diese zwei Ketten eingehängt und verhindert ein Herausrutschen des Pflugbaums. Der Eisenbeschlag am Stock ist an den Enden aufgebogen, sodaß der Grindel auch seitlich nicht heruntergleiten kann. Die linke Begrenzung kann aber auch eine oben mit einer Öse versehene dünne Eisenstange sein; durch diese Öse ... *gengan de Ream nâch nint zum Loatn* ... Diese Form des Pflugwagens mit der *Reibn* ist jedoch eine jüngere Entwicklung. Die *Reibn* kann auch völlig fehlen und die nach vorne stehende Zunge fest über der Achse eingebunden sein; da kam es vor, daß beim Pflügen am Ackerrand der Pflugwagen gar nicht verwendet wurde: ... *de Pflugradln san wegkomman und da Grindl is mit ana Kettln ghoidn worn*. Bei der Arbeit führt man stets ein zusätzliches Gerät mit, das *Reitl* (Taf. 29; 202). An einem etwa 80 cm langen, geschnitzten Stiel ist unten ein dreieckiges Eisenblatt befestigt. Mit diesem *Reitl* säubert man *Muiblech* und *Pflugeisen*: ... *wänn si der Mist und Erdn aufschoppt, so tuat mas äbitretn und mitn Reitl äbistessn*. Das Eisenblatt des *Reitls* steckt in einem seitlich am Grindel eingeschlagenen Eisenband, sein Stiel ruht auf der eisernen Verbindung zwischen den Sterzen. Pflug und Egge werden heute mit dem Wagen auf die Felder gebracht, denn seit die Straßen asphaltiert sind, ist das Fahren mit dem *Schlapfen* (oder *Pflugschlapfn*) verboten. Bei diesen von den Bauern selbstgemachten *Schlapfen* handelt es sich um zwei in einem Winkel von ungefähr 60° zueinander stehende, etwa 80 cm lange und 5 cm dicke, rohe Holzprügel, die von einem Nagel zusammengehalten, aber dennoch beweglich sind. Der Pflug wird so umgelegt, daß man ihn um ca 90° dreht und dann legt man die *Schlapfen* vor den Griffen über den Grinden. Der eine Arm des *Schlapfens* läuft unter dem linken Griff, der andere auf der rechten Seite unter der Schiene, die die Schar hält, zu Boden. Auf diesen Prügelenden rutscht nun der Pflug dahin (Taf. 29; 203).

Die modernen Eisenpflüge, die Wendpflüge, werden erst seit 1939 verwendet. Diese Wendpflüge sind praktischer (wegen ihrer doppelten, drehbaren Schar werden die Schollen stets nach einer Seite geworfen),

leicht zu bedienen und können mit dem Traktor gekoppelt werden. Das trifft auch für den eisernen, fabriksangefertigten *Häuflpflua* oder *Häufler* zu, der zum Ausgraben und *Anhäufeln* der Erdäpfel verwendet wird.

Dem Pflug an Bedeutung gleich ist die *Egge*. (*A(d)n*, das -d- ist nicht bei allen Sprechern zu hören). Zwar sind die Holzeggen kaum mehr in Verwendung, doch gibt es auf vielen Höfen noch ein, zwei Stücke. Auch jetzt noch gibt es Bauern, die mit den alten, hölzernen Eggen arbeiten, von denen es schwere und leichte gibt. Mit den schweren wurden schon vor dem Pflügen Halme, Gras und Unkraut ausgeputzt, mit den leichteren die Saat eingeeget. Je nach der Bodenbeschaffenheit können diese leichteren Eggen noch mit Eisenblech oder Steinen beschwert werden, damit die Zähne besser in den Boden dringen. In Wolfau findet man ausschließlich Quereggen, d. h. Eggen, deren Zähne in den *Querbalken* (*A(d)nbänk*) des trapezförmigen Gerätes sitzen. Die diagonal gezogene hölzerne Längsegge ist unbekannt. Holzrahmen und *A(d)nbänk* stammen vom Wagner, die Zähne, Beschläge und Haken vom Schmied. Birken- oder Ulmenholz wird vor allem verwendet, Eschenholz wird seltener gebraucht. Die durchschnittlichen Maße der Holzeggen sind: Abstand zwischen den die seitliche Begrenzung bildenden Längsbalken vorne zwischen 40 und 55 cm, hinten 104 bis 150 cm; die Länge der Geräte schwankt zwischen 140 und 150 cm. Die leichteren Formen sind schmaler und kürzer. Alle hier gefundenen Eggen hatten sechs Querbänke. Die Angabe, daß die Holzeggen sieben solche *Bänk* hätten, beruht entweder auf einem Irrtum des Gewährsmannes oder aber darauf, daß solche großen Formen schon lange verschwunden sind. Die vorderste *A(d)nbank* hat in der Mitte einen Haken oder Bügel, in die mit einer Kette die Waage eingehängt wird; dieser erste Riegel hat keine Zähne. Im zweiten befinden sich zwei oder drei Zähne mit einer relativen Länge (von der Unterseite der *A(d)nbank*, welche 5 cm hoch ist, bis zum Boden gemessen) von 10 cm; in der dritten stets vier (10 cm), in der vierten fünf (11—11,5 cm), in der fünften sechs (12—13 cm) und in der sechsten, hintersten sieben (12,5—13 cm). Außerdem sind in den Längsbalken, den äußersten Rahmenhölzern, zwischen den Ansatzpunkten der Querriegel je vier bis sechs Zähne eingelassen. Die Längsbalken sind durchwegs leicht nach innen gekrümmt, während die Querriegel meist geringfügig nach oben gewölbt sind (Taf. 30; 209). Die meisten Eggen sind von den Handwerkern sorgfältig gearbeitet: das Holz ist entlang der Kanten gekerbt, die Kanten sind abgeschrägt, — wodurch die *Bänk* einen achteckigen Querschnitt haben. Diese Riegel sind genau ins Rahmenholz eingepaßt und werden noch von einem Holz Nagel und einer Eisenspange gehalten. Die dreikantigen Eisenzähne sind durch die *A(d)nbänk* geschlagen, werden verkeilt (der Kopf des Zahnes hat eine Öffnung für einen Keil) oder von einem sie umschließenden Eisenband gehalten (Taf. 30; 207). Holzzähne waren den

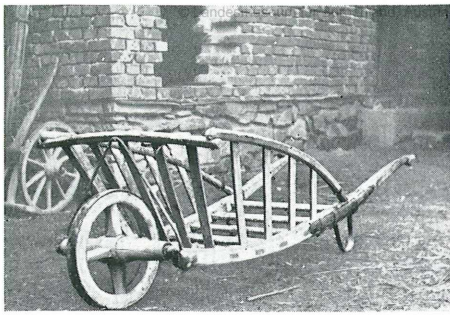
Bauern nicht bekannt: *Zänt san immer eiserne wgen*. Der erste Querriegel ist mit einem Eisenband verstärkt und auch dieses Band kann vom Schmied schön ausgeformt, in manchen Fällen auch gestanzt werden. Zur Mitte dieser ersten *A(d)nbank* führen auch die *A(d)nstrick* von den Enden beider Längsriegel. Mit ihnen riß man die Egge hoch, wenn sich zuviel Unkraut in den Zähnen verfangen hatte; das Unkraut fiel dann herunter. Am Ende des Ackers, wenn das Vieh die Richtung wechselte, wurde die Egge ebenfalls an diesen Stricken hochgehoben und in der neuen Richtung wieder eingesetzt. Die Egge bringt man mit dem Wagen auf den Acker, früher war es aber auch üblich, zwei Balken auf den Pflugwagen zu legen, welche hinten auf der Erde schleiften, und darauf die Egge zu transportieren. Seit dem zweiten Weltkrieg hat die Eisenegge die Holzegge fast verdrängt. Diese *Eisena(d)n* werden aber, da sie ziemlich schmal sind, niemals allein verwendet. Man legt vielmehr zwei — bei großen Äckern drei — nebeneinander und hängt sie an einen Zugbalken. Die Eisenegge hat vier s-förmig gebogene Längsbänder und fünf gerade Querbänder. An den Schnittpunkten sitzen zwanzig mit einer Schraube gehaltene 15 cm lange Eisenzähne. Die eine Kante dieser Zähne läuft gerade in die Spitze aus, die anderen verlaufen in einem Bogen zu dieser Spitze. Wenn man einen grasigen, harten Acker eggt, so eggt man *auf Spitz*, d. h. die Spitze ist vorne und reißt den Boden auf; bei weichen Böden hängt der Bauer den Zugbalken auf der anderen Seite der Eggen ein und *stroaft* mit der Krümmung zum Spitz *drüber*. Bei harten Äckern wird die Egge mit Platten oder Kantholz beschwert; das tut man auch, wenn man sie zum *Wiesenhobeln* verwendet. Im Frühjahr müssen die Wiesen von Maulwurfshügeln und Steinen gesäubert und der auf die Wiesen geführte Mist muß verteilt werden. Zu diesem Zweck dreht man die Eisenegge um, beschwert sie und läßt sie über die Wiese ziehen: ... *de Eisna(d)n is ibadraht worn und beschwert, daß d' Wiesn putzt und Haufen auseinandagstraft wern* ... Die hölzerne kann man nicht umdrehen, denn ... *de is já bougn*; es wurden daher Schlehdornzweige durch die Zähne der Holzegge gezogen und so über die Wiesen gefahren: ... *då hãm ma von Dorn a eini, då hãts es dãn zkratzt* ...

Ein einziger Bauer besitzt einen sogenannten *Unkrautstriegel*, ein mit Zähnen versehenes, um einen Balken aufrollbares Drahtgeflecht, das er 1938 oder 1939 aus einer Fabrik bezogen hat. Es hat einen lang- und einen kurzzahnigen Teil: das Geflecht mit den langen Zähnen verwendet er zur Unkrautbeseitigung, das mit den kürzeren zum Einebnen des Ackers nach dem Erdäpfellegen und zum Wiesenreinigen. Dieses Gerät ist ein Einzelfall. Die Egge wird nur dann nicht zum Wiesenreinigen verwendet, wenn der Bauer einen eigenen *Wiesenhobel* besitzt. Diese Geräte sind recht selten geworden, obwohl man versicherte, daß *Wiesenhobel* nicht länger als seit fünfzig, sechzig Jahren verwendet wer-

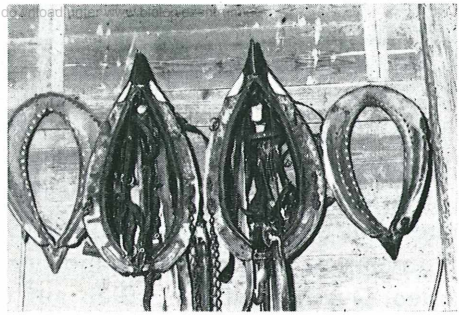
den. Diese Wiesenhobel haben zwei starke, ungefähr 160 cm lange Seitenbretter und drei in diese eingelassene, schräggestellte und unten eisenbeschlagene Querbretter (Taf. 30; 205). Vom ersten zum zweiten oder vom zweiten zum dritten Querbrett führen von der Mitte schräg nach außen laufende 5 cm breite Eisenbänder, die die Scherhaufen besser zerreißen als die bloßen Querbretter. Durch diese Bänder und den Eisenbeschlag der Querbalken ist es möglich, daß zur Herstellung dieses Gerätes Fichtenbretter verwendet werden. In das erste Querbrett ist ein Haken oder eine Kette eingelassen, in die die Waage eingehängt wird.

Es war schwierig, eine Auswahl aus dem in fünfzig Höfen aufgenommenen Material zu treffen. Ein Blick in die in zwanzig Häusern angelegten Inventare mag das an Hand der Geräte gezeigte Bild des Dorfes abrunden. Durchschnittlich fallen auf einen Hof zwei Wagen und für diese sind die meisten Ersatzteile, die bei einem Umbau benötigt werden, noch vorhanden. Schlitten und gewisse Aufsätze — wie Flechten und Truhen — sind schon seltener geworden, wie auch Markierer und Wiesenhobel im Verschwinden sind. Pflug und Egge (zumindest die modernen Fabrikserzeugnisse) fehlen, genau wie Scheibtruhe und Tragatsch, auf keinem Hof. Die Umstellung auf leicht zu bedienende, haltbare und genormte Fabrikserzeugnisse ist offensichtlich. Heute stellt der Traktor (in den zwanzig Häusern konnte ich sieben Traktoren zählen) den Berufs- und Standesstolz eines Bauern dar und bald werden die alten Geräte ganz verschwunden sein. Die neuen Fabriksgewerke jedoch werden von den Bauern ihren besonderen Gegebenheiten angepaßt, die Einzelteile bekommen die Benennungen der alten Geräte und so entsteht ein neues volkscundliches Bild.

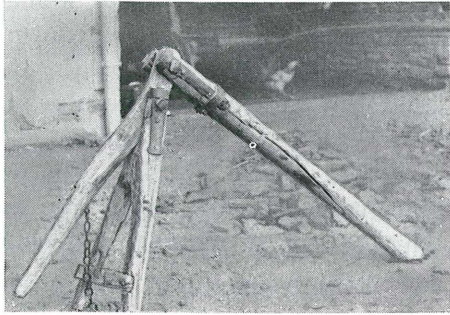
Fotos und Zeichnungen vom Verfasser



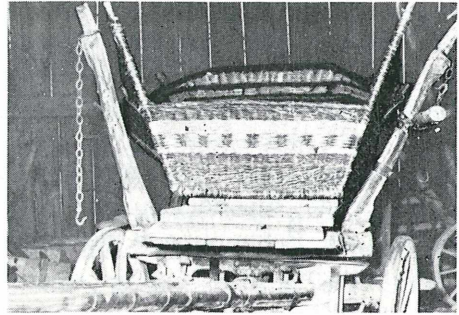
15



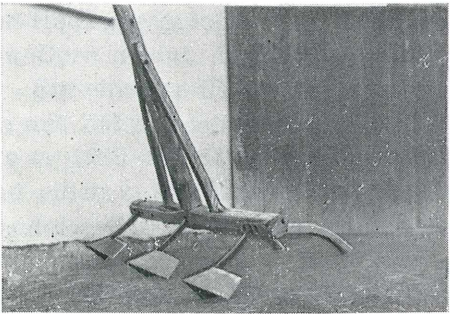
16



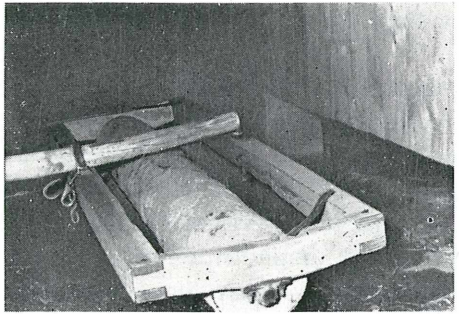
17



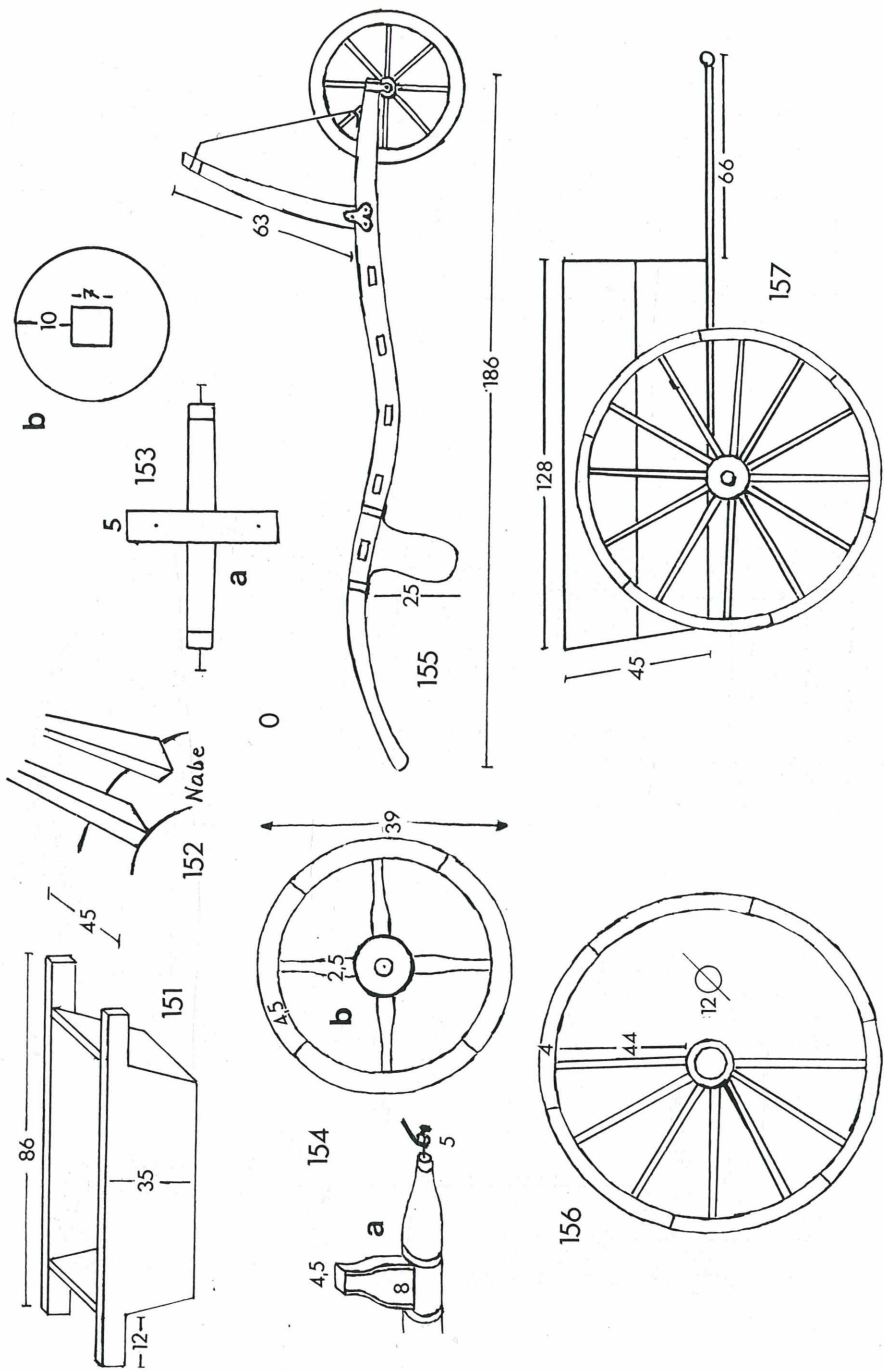
18

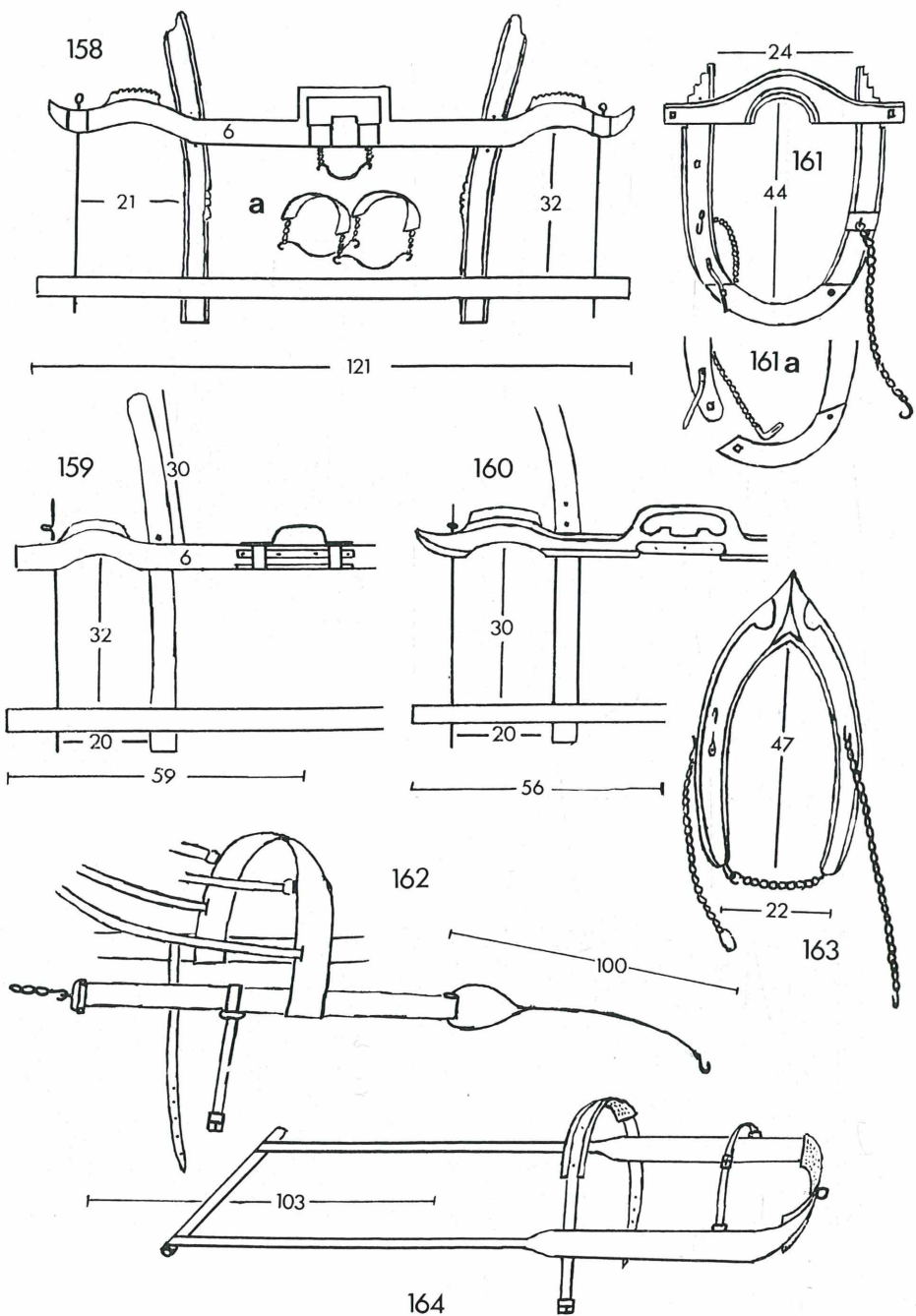


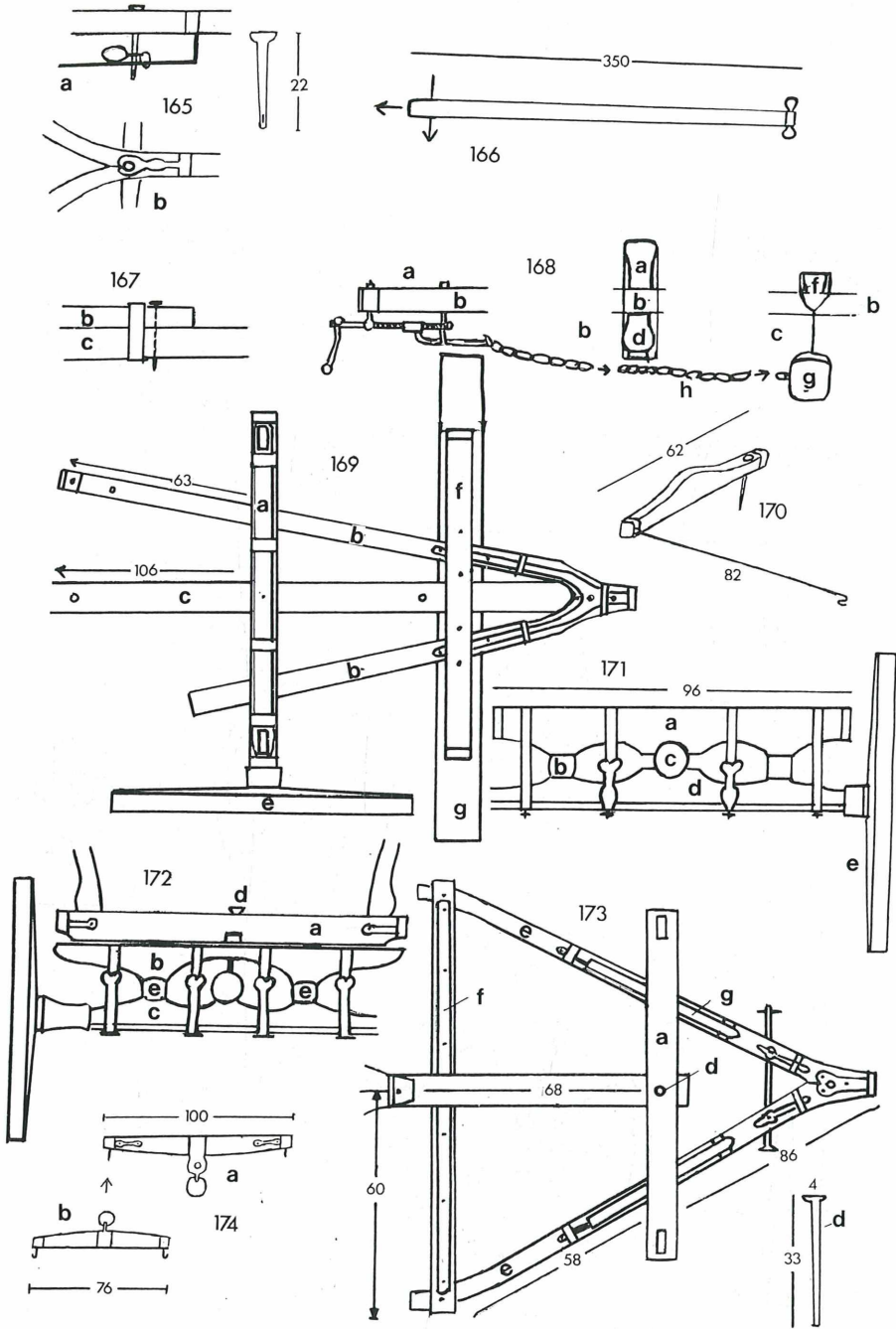
19

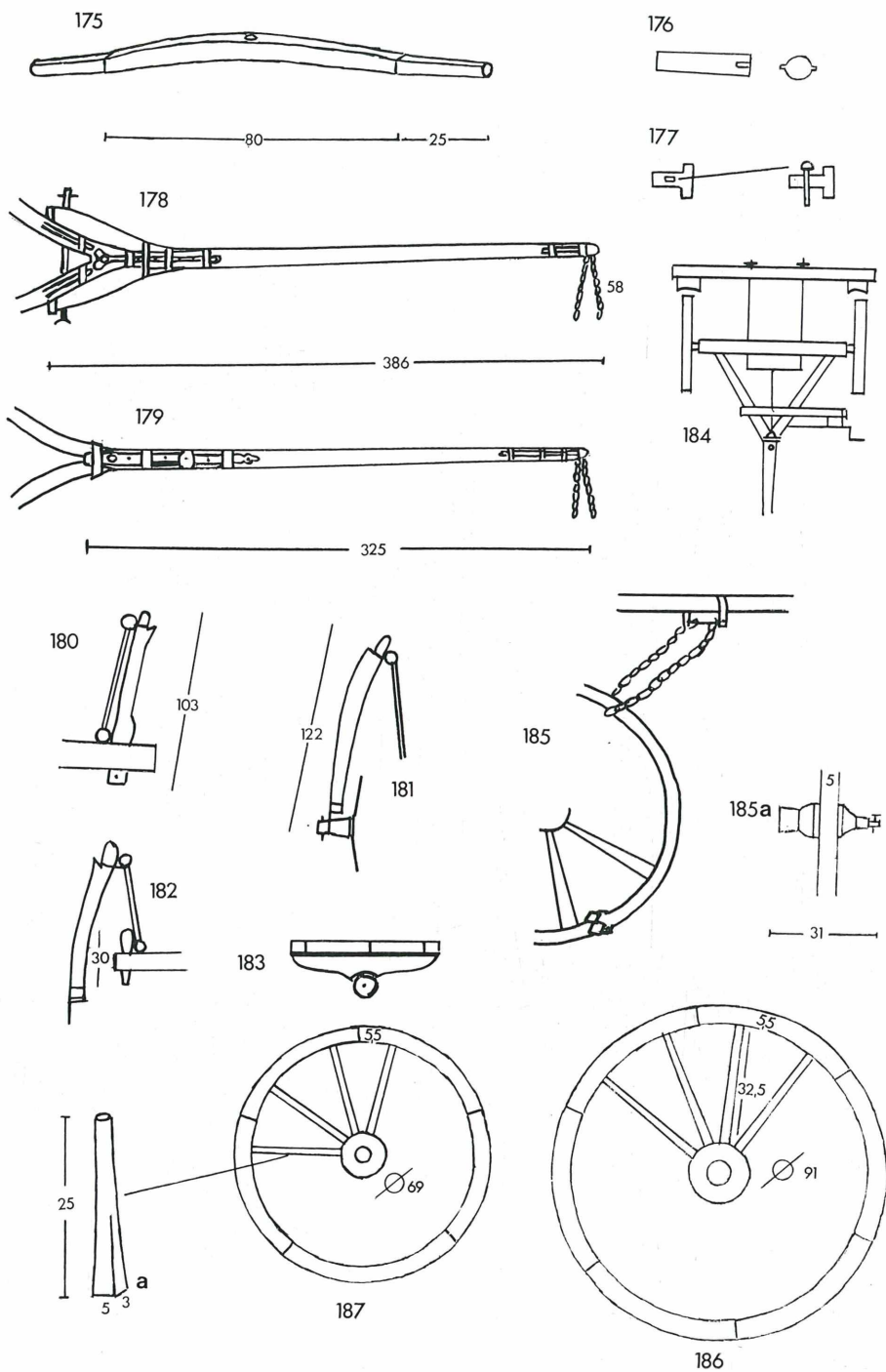


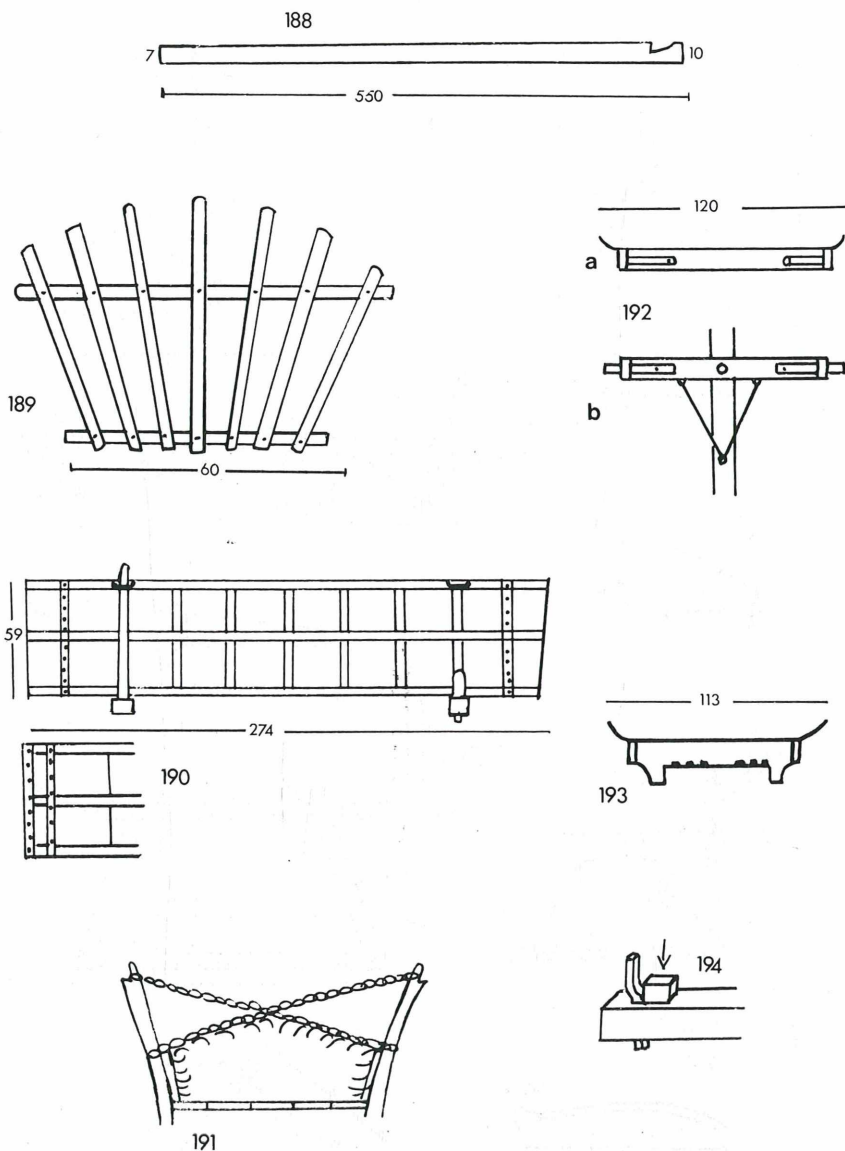
20

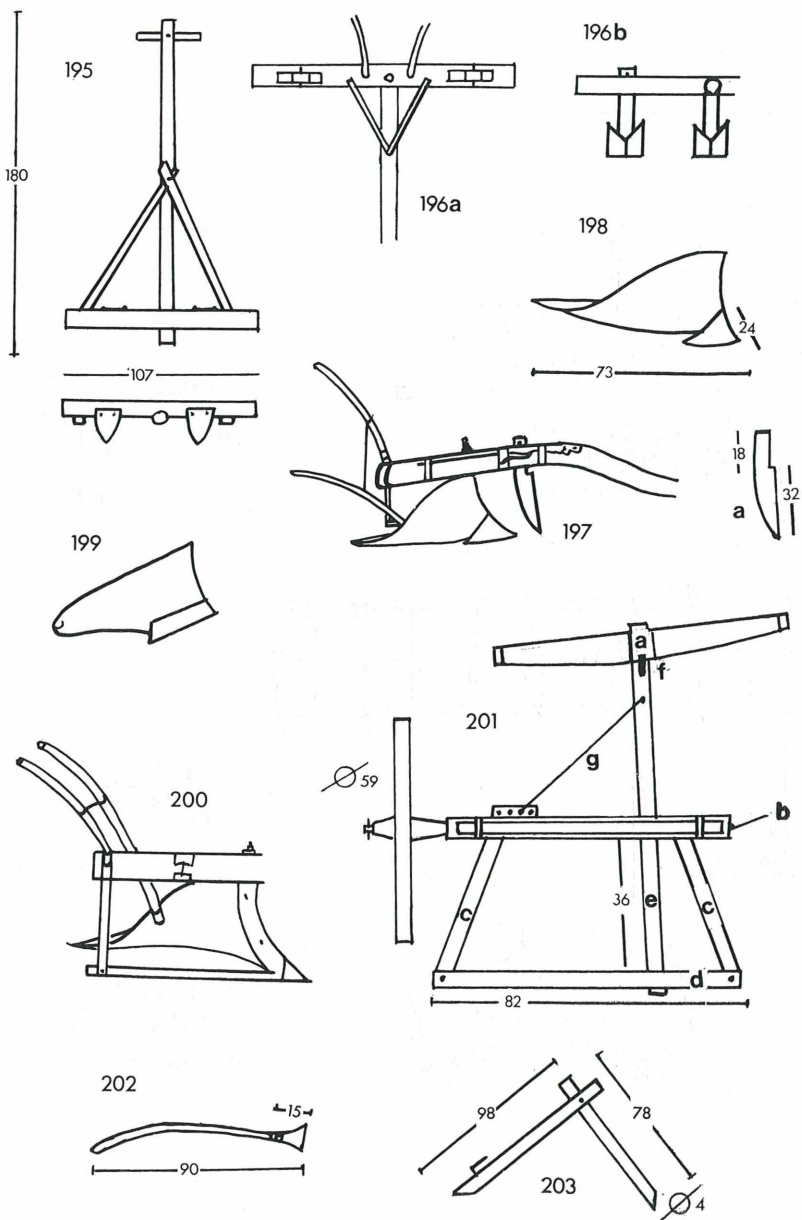


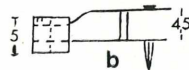
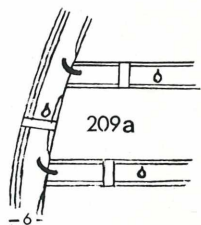
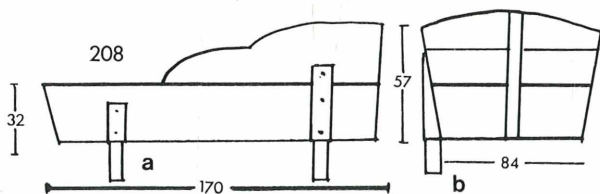
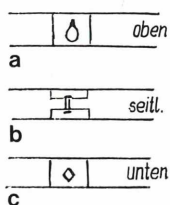
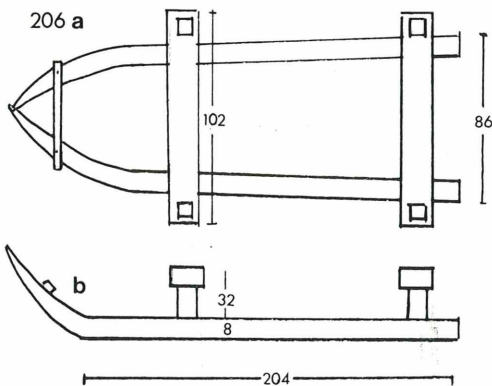
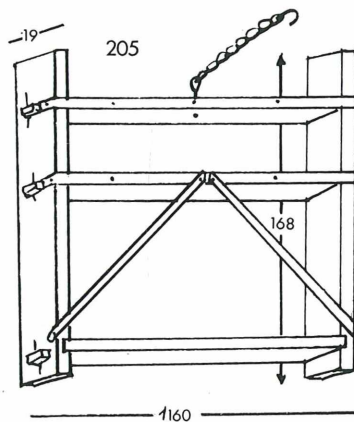
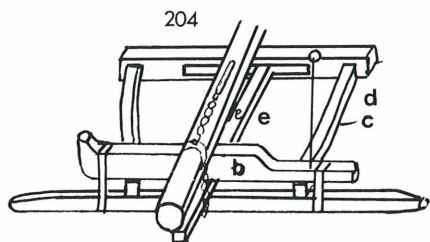












ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland](#)

Jahr/Year: 1969

Band/Volume: [042](#)

Autor(en)/Author(s): Bockhorn Olaf

Artikel/Article: [Transport- und Anbaugeräte. 382-415](#)