

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 1 (1885)

**Heft:** 21

**Artikel:** Der Wagenbau Schlesiens

**Autor:** J.L.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-577721>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

sollen von den Wänden uns begrüßen, jedoch wird man nach der Bestimmung der Zimmer die subjektiv-personlichen Liebhabereien und die ernsteren und konfessionellen Sachen in demjenigen Raum plazieren, den der Fremde seltener betritt.

Die Landschaften unterscheiden wir in solche, welche Stimmungen erwecken, insofern die Darstellung des Lichtes, des Wassers, Waldes u. das Walten einer unerforschlichen höheren Macht befindet, und in solche, die lediglich eine Kopie einer speziellen schönen Gegend sind. Oft sind es Erinnerungsblätter, oft sind es ethnographische Eigenheiten, die uns in der Landschaft interessiren. Je mehr wir den Hauch Gottes, wie in der Natur, so auch im Bilde, verspüren, um so bedeutender ist es. Kunstgeschichtlich ist zu erwähnen, daß erst seit dem 15. Jahrhundert mit dem Erblassen der scholastischen Auffassung des Himmels und der Erde die Landschaftsmalerei sich entwickelt.

Einen großen Vorzug haben die Landschaften und Architekturbilder stets vor den Genrebildern voraus, nämlich den der zuständlichen Ruhe, während im letzteren oft nur der flüchtige Moment festgehalten ist.

Die Zeit verbietet, das große Thema der hohen Kunst nach allen Seiten zu beleuchten. Mögen daher die Anderungen genügen, da einfaches Nachdenken bald herausfindet, daß z. B. für Kinder die drastische Phantasie der Märchenwelt, für Kästlinge und Jungfrauen die ideale Welt der nordischen und griechischen Mythen, für die Erwachsenen die Szenen vom lieblichen Familienglück und für das Alter die der Erinnerungen am anzuhembsten sind. Die Jugend ist für die glatte unberührte Schönheit, die einem unbefriedeten Blatte zu vergleichen ist, empfänglicher, wie das Alter, welches die eigenen Erfahrungen mit andern vergleichen will und somit das beschriebene Blatt, d. h. das Gesicht mit den Spuren des allgemeinen Menschenschicksals, dem lieblichen aber leeren Blatte vorzieht. So ist Alles subjektiv, und kein Bernünftiger will und darf die aus der Verschiedenheit des Empfindens entspringende Wahl uniformiren. Jeden erfreut, im Hause des Jägers die Trophäen und Bilder der Jagd, im Hause des Seemanns Schiffsmodelle und Seebilder, im Hause des Bergmanns Kristalle und Gestein, im Hause des Schulmannes die Portraits der Schulreformatoren und im Hause des Soldaten Schlachtenbilder und die Portraits der Feldherrn zu finden.

Wo die tägliche Arbeit oder der Stand keinen poetischen Ausdruck gestattet, gibt die persönliche Neigung für dieses oder jenes Kunstgebiet den Ausschlag. Der Dreiflang der Daseinsfreude: „Liebe, Wein und Gesang“ ist ja in der bildenden Kunst unendlich zu variiren.

Absolut zu verbannen ist nur der Ausdruck der Gemeinheit und Rothheit. Unter der Fahne der Naturwahrheit und unter der bestechlichen Schminke des Kolorits bringt die realistische Richtung Vieles, was nur Geschicklichkeit, was nur Kunststück, aber nicht Kunstwerk ist.

Das Gemeine ist die Erniedrigung der Freiheit unter eine triviale Rothwendigkeit, die ihr aufgedrungen wird. Rothheit ist Abhängigkeit von niedrigen Trieben, welche nicht durch Bernunft und Sitte gebändigt werden. Die Aufgabe der Kunst ist aber — kurz gesagt — die, daß die Auffassung der Künstler vom Wesen der Dinge die Beschauer so beeinflußt, daß auch diese die Welt mit den Augen gottbegnadeter Künstler sehen und in ihrer Wahrheit, Schönheit und Erhabenheit vertheilen.

Ich brauche Sie nur daran zu erinnern, welche Auffassung der Natur Lessing und Schirmer besaßen. Auf diese Künstler passen fürwahr die Verse Schwabs:

Muß mir erst der Maler zeigen,  
Welch' ein schönes Land mein eigen! (Schluß folgt.)

## Der Wagenbau Schlesiens.

Von J. L. aus Sprottau.

(Vortrag, gehalten im dortigen Gewerbeverein.)

Der Wagenbau ist in Schlesien zu einem großen Industriezweige geworden. Schlesien liefert Wagen nach allen deutschen Provinzen und über dieselben hinaus; fragt man: „Warum hat sich die Wagenbau-Industrie in Schlesien so gehoben?“ so läßt sich darauf wohl antworten, daß das Rohmaterial (Holz, Eisen und Kohle) billiger als in andern Landestheilen ist und Schlesien früher auch Arbeitskräfte im Überflusse besaß. Dadurch konnte Schlesien seine Fabrikate billiger erstellen als die andern Landestheile.

Viele schlesische Wagenbauer liefern ihr Fabrikat über ein Drittel billiger, ja sogar für den halben Preis, wie renommierte Fabriken; sehen wir, wie dies möglich ist. Die schlesischen Wagenbauer, welche solche billige Wagen liefern, sind meistens Sattler und lassen die Holzarbeiten bei Stellmachern in kleinen Städten und auf Dörfern anfertigen. Sie bezahlen für diese Arbeiten etwa so viel, als eine gute Fabrik ihrem Gesellen Arbeitslohn bezahlt. Daß diese Arbeiten die Güte nicht haben und haben können, ist leicht einzusehen.

Die Schmiede-Arbeiten werden meistens etwas besser gemacht, weil diese vom Käufer eher beurtheilt werden können.

An der Sattler- oder Garnitur-Arbeit der Wagen lassen sich ebenfalls durch Verwendung leichteren, billigeren Materials auch größere Ersparnisse machen, der Unterschied der Stoffe zum Ausschlag, sowie der Qualität des Leders, ist im Preis ein ganz erheblicher.

Die Lackier-Arbeiten sind bei gut gearbeiteten Wagen folgende: Wenn der Wagenkasten aus der Stellmacherei kommt, wird derselbe mit heißem Firniß so lange gestrichen, bis alle Poren gefüllt und nichts mehr einzieht, so daß das Holz vollständig gesättigt ist; nachdem dieser Anstrich richtig trocken und die Schmiede- und Schlosserarbeit angebracht, resp. der Kasten auf das Gestell gesetzt ist, werden Drahtstift- und Holznägellöcher verkittet; in Zwischenzeit von 2—3 Tagen bekommt der Kasten und Gestell, sowie Räder 5—6 Anstriche von einer Mischung Oker, Umbra, Kreide, Bleiweiß, Terpentinöl und Firniß (diese Mischung wird Schleisgrund genannt); dieser Schleisgrund wird mit schwarzer Terpentinölfarbe überstrichen, um beim Schleifen, welches jetzt folgt und mit Stücken Bimsstein und Wasser geschieht, beobachten zu können, ob der Grund vollständig glatt und eben ist; finden sich noch kleine schwarze Punkte, so werden diese verkittet und noch einmal geschliffen.

Jetzt ist der Wagen so weit, daß die Farbe, welche derselbe bekommen soll, aufgetragen werden kann; dies geschieht je nach der Deckkraft der Farben durch zwei, drei Anstriche, welche mit Firniß, und zwei Anstriche, welche mit Lack gemischt sind.

Diese letzteren Lacksorten werden mit Filz und geriebenem Bimsstein glatt geschliffen und mit Lack überzogen; dieser Lack wird wieder geschliffen, dann die Striche und Einfassungen, welche zur Verzierung des Wagens dienen, aufgezogen, auch Wappen und Monogramme gemalt.

Als letzte Arbeit folgt der letzte Lacküberzug. Dieser Lack muß mit großer Sorgfalt aufgetragen werden, damit derselbe überall gleichmäßig stark wird; wo derselbe zu schwach ist, wird eine matte Krause Stelle, wo er zu stark ist, läuft derselbe und bildet Erhöhungen. Zu diesen Lackrändern wird englischer Lack verwendet, weil derselbe erfahrungsmäßig allem andern vorzuziehen ist.

Diese Lackier-Arbeiten nehmen circa 30 Tage in Anspruch, etwas lassen sich diese (bei minder feinen Arbeiten)

abkürzen. Schlesische Wagenbauer verstehen es, in 6 bis 7 Tagen einen Wagen zu lackiren, dauerhaft ist diese Lackirung aber nicht, der Lack ist nicht fein und reißt in kurzer Zeit. Nicht diese leichten, oberflächlichen Arbeiten sind es

allein, welche den schlesischen Wagenbauern und wagenbauenden Sattlern es ermöglichen, ihre Arbeiten so billig zu verkaufen, hier spielt noch ein anderer Faktor mit.  
(Schluß folgt.)

### Neue Durchstoßmaschinen und Scheeren.

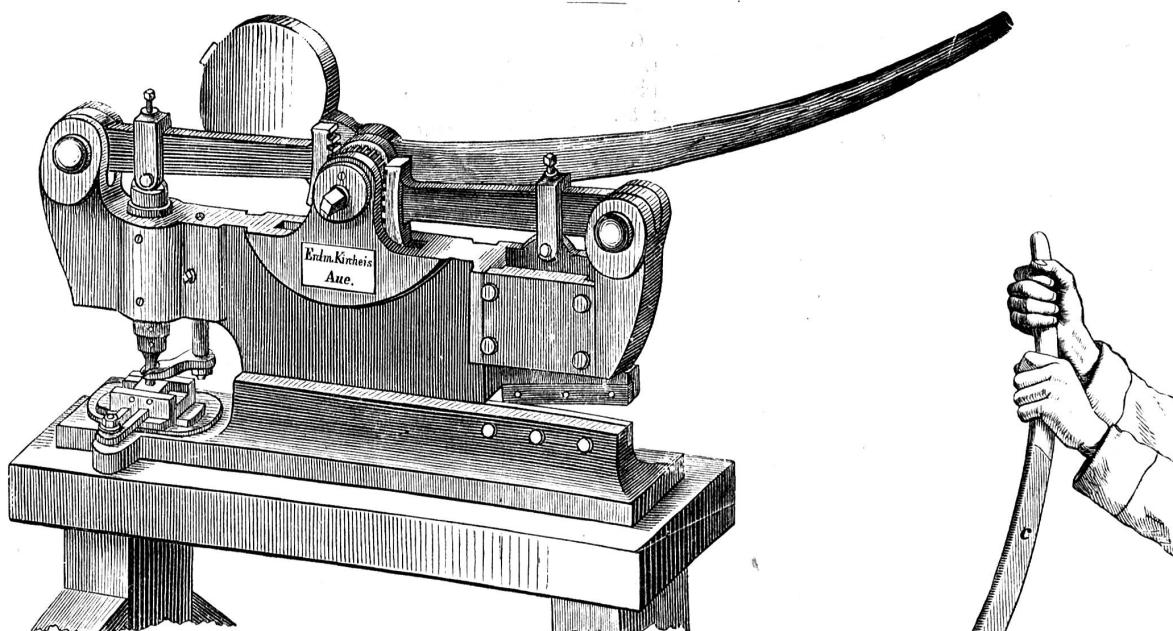


Fig. 2.

Durchstoß (Lochstanze) und Scheere gehören zu den wichtigsten Hülfsmaschinen im Schlosser-, überhaupt Metallarbeitergewerbe; man findet sie fast in allen Werkstätten, leider oft in Exemplaren, welche sich wohl zur Nothdurft, aber keineswegs praktisch verwenden lassen. Alle diese Maschinen, welche zum Theil mit andern Mechanismen kombiniert wurden, so daß man die verschiedenartigsten Arbeiten mit ihnen ausführen kann, haben in der letzten Zeit vielfache Modifikationen erlitten.

Die in Fig. 1 und 2 gezeichneten Maschinen stellen einen Durchstoß mit Flächen- und Drahtscheere (leichtes Kaliber) und Durchstoß mit Scheere (stärkeres Kaliber) dar, wie sie von Erdmann Kircheis in Aue in Sachsen angefertigt werden. Sie sind für leichtere Arbeiten bestimmt und konstruiert, gemäß den vielfach an den Tag gelegten Wünschen der Eisen-, Blech- und Metallarbeiter.

Der Durchstoß (Fig. 1) hat einen aus bestem schmiedbaren Guss hergestellten, nach unten hin zylindrischen Stößel a, welcher eine höchst sichere Führung im Gestell A besitzt. Der Stößelschaft gleitet dicht in seiner Kanone, und hiervdurch, sowie durch die eigenthümliche Beschaffenheit seines den Excenterkopf umschließenden gehärteten Obertheils wird der Durchstoß befähigt, selbst zu akkurateren Durchbrucharbeiten mit Erfolg Verwendung zu finden. Die gut bearbeitete Außenseite des vordern Excenterslagers bietet der ihr zugekehrten Fläche des Stößelkopfes eine ebene Gleitfläche; ihr gegenüber gleiten wieder die beiden ebenen Flächen zweier Lappen am Stößel an zwei andern solchen des Gestells A.

Diese Anordnung vereint zugleich die wesentlichen Theile einer Scheere in sich, welche, da diese ebenso wie der Stößel dem direkten Druck von der Excenterwelle b ausgesetzt, eine gehörige Wirksamkeit erlangen. Dem Auseinanderdrängen der Scheerbacken wird durch das Vorhandensein der zur Drahtscheere eingerichteten Gegengärne entgegengewirkt. Die doppelt gelagerte Excenterwelle b, welche ihre Bewegungen durch den Hebel c erhält und den Stößel auf- und nieder-

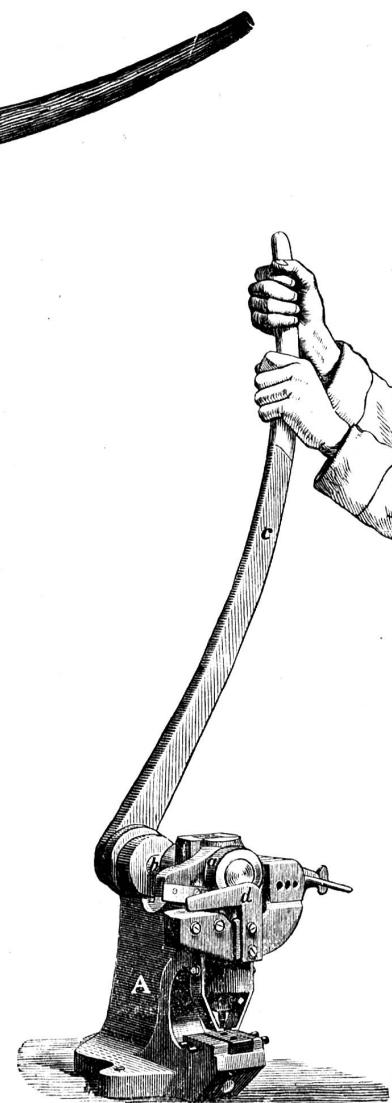


Fig. 1.

führt, ist solid aus Gußstahl gefertigt und am Kopfe gehärtet.

Die Konstruktion (Fig. 2) weicht von der eben beschriebenen Maschine wesentlich ab. Bei der symmetrischen Anordnung des auf stabilen Füßen ruhenden gußeisernen Gestellkörpers ist es möglich, vom Handhebel aus je nach Bedarf dem Durchstoß oder der Scheere die Kraft, durch zwei mittelst Rad bewegte Zahnsegmentenhebel übersezt, mitzutheilen. Es bedarf sonach nur des Aufsteckens jenes mit Gegengewicht versehenen Hebels an das rechte oder linke Vierkant der stählernen Radaxe, um mit der Maschine schneiden oder lochen zu können; übrigens kann dabei durch Herausnehmen des bezüglichen Bolzens der Kappe entweder der Scheerbacken oder Stößel auch gänzlich außer Wirkung