



Beim Bau des Rades beginnt er bei der Nabe. Sie ist aus Ulmen- oder Eschenholz, das auch dann nicht reißt, wenn man die Zapfenlöcher für die Speichen hineinstemmt. Radnarben werden in der Regel schon im frischen Zustand gedrechselt, gebohrt, dann aufgeschlichtet und langsam getrocknet. Bei Drechseln muss der Handwerker die Abmessung und Form laufend mit dem großen Tastzirkel nachmessen. Beim kleinsten Fehler wäre die Nabe verdorben. Besonders schwierig ist dann das Ausstemmen der Zapfenlöcher für die Speichen. Die Nabe wird dazu in ein Gestell gespannt und zunächst zentriert. Je größer das Rad ist, desto mehr Speichen muss es haben, damit es der Belastung standhält. Große Ackerwagen haben meist 12 Speichen. Der Abstand der Zapflöcher wird mit dem Zirkel markiert. Dann werden sie mit einer Bohrwinde vorgebohrt. Um die Winklung des Rades zu erhalten, wird der nötige Winkel an der Vorder- und Rückseite der Zapflöcher mit Hilfe einer Lehre festgelegt. Bei der Lehre handelt es sich um eine einfache Holzleiste, die genau in der Mitte des Nabendurchmessers angeschraubt wird. An dieser Leiste sitzt in der Höhe einer Speiche ein Pflock, der den Sitz des Winkels anzeigt.

Die Löcher für die Speichen werden dann etwas kleiner ausgestemmt als die Speichenzapfen dick sind, damit die Verbindung später, auch ohne Lein, sehr fest ist. Um die Speichen dann in die Öffnung schlagen zu können, wird die Nabe erst gekocht, wodurch das Holz für kurze Zeit wei-

cher wird. Nach dem Trocknen sitzen sie ganz fest. Als zusätzlicher Schutz vor dem Aussplittern zieht der Stellmacher um die Nabe zwei metallene Ringe auf.

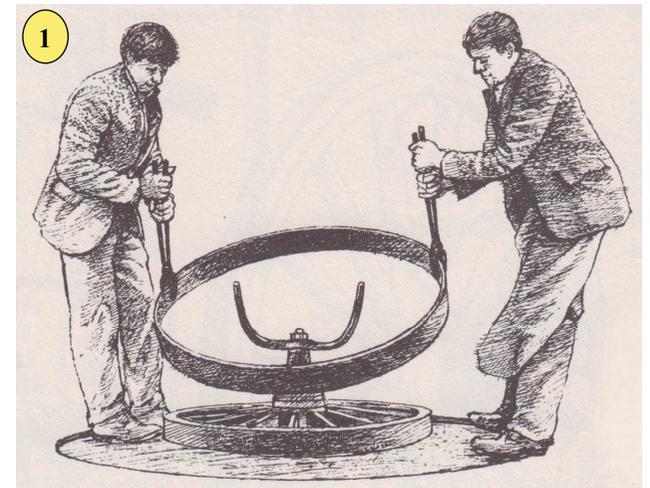
Radfelgen sind am stabilsten, wenn sie aus gesundem ast- und kernlosem Holz so gespalten werden, so dass die ebenen Stücke in Spaltrichtung fallen. Normale Stärken für Felgenhölzer sind 8, 9 und 12 cm. Entsprechend wurde der Stamm in Bohlen aufgeteilt. Es ist auch möglich, die Felgen zu schneiden, allerdings sind sie weniger haltbar. Denn besonders dort, wo der Sägeschnitt die Jahrringe kreuzt, ergeben sich Schwachpunkte, an denen die Felge bei einem plötzlichen Stoß brechen kann. Der Felgenkranz besteht aus einzelnen Segmenten. Sie schneidet der Stellmacher mit Hilfe einer Schablone aus, von denen er verschiedene, je nach Radform und -größe, besitzt. Für jedes Felgenstück sind zwei Speichen vorgesehen. Die Löcher dafür werden gebohrt.

Nun sind noch die Speichen zu fertigen. Hierfür nimmt der Stellmacher Eschenholz, das wegen seiner Elastizität geschätzt wird. Der Eschenstamm wird in Abschnitte gesägt und aus diesen werden die Rohlinge gespalten. Anschließend schnitzt sie der Stellmacher zurecht und arbeitet mit Säge und Stemmeisen einen rechteckigen Nabenzapfen heraus. Damit sich dieser besser in das Zapfenloch hineinschieben lässt, werden die Kanten des Zapfens leicht gefast. Sind alle Speichen fertig, steckt er sie in die noch eingespannte Nabe hinein. Mit Hilfe der

Felgenstücken zeichnet er dann die Länge der Speichen an und die Länge des runden Zapfens, der in das Loch der Felge geführt werden soll. Diesen Zapfen arbeitet er mit einem Hobel heraus.

Ist das hölzerne Rad fertig, bringt er es der Stellmacher zum Schmied. Der umgibt es noch mit einem Eisenreifen, um ihm mehr Stabilität zu geben und es vor Abrieb zu schützen.

Hierzu wird das Rad flach auf den Boden gelegt, der Eisenreifen rotglühend erhitzt und in diesem Zustand zur Felge gebracht. Da das Holz sofort zu schwelen beginnt, muss der Reifen sehr vorsichtig abgesenkt werden (1). Sobald der Reifen mit der Felge in Berührung kommt, beginnt das Hämmern und Ausrichten (2). Dann wird der Reifen sofort mit kaltem Wasser gekühlt, sonst könnte das Holz zu brennen anfangen. Durch das Abkühlen und damit das Schrumpfen des Eisenreifens verstärken sich die Radverbindungen. Zum Schluss lässt man das Rad in einem Wasserbehälter endgültig abkühlen. Ist dies mit den vier Rädern geschehen und hat der Schmied auch die Einzelteile des Wagens verbunden, werden die Räder auf die Achsen gesteckt und dort fixiert. Nach dem Einspannen der Pferde wird es nun auch Zeit für die erste Fahrt.



Stellmacherwerkstatt im Erzgebirgischen Freilichtmuseum

Die Gemeinde Seiffen konnte die komplette Werkstatt eines Stellmachers aus einem Nachlass erwerben und stellt diese, im Ausstattungsgrad der Zeit um das Jahr 1900, im sogenannten Stellmacherhaus des Erzgebirgischen Freilichtmuseums in Seiffen aus. In direkter Nachbarschaft wird im Herbst 2020 eine historische Schmiede eröffnet. Nun ist es möglich, das Zusammenwirken der beiden Gewerke auch museal darzustellen.

Hg. Gemeinde Kurort Seiffen
Gefördert durch:



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.