



Fotos: Martin Egbert

Mit seiner historischen Radmaschine kann Stellmacher Theo Malchus viele der Arbeiten erledigen, die bei der Herstellung eines Speichenrads anfallen.

Beruf Stellmacher (Wagner)

Neues Leben für ein altes Handwerk

«Ich stehe auf alte Sachen.» Fünf einfache Worte nur, und doch bringen sie exakt auf den Punkt, warum es einen schöneren Beruf für Theo Malchus nicht geben könnte: Als einer der letzten Stellmacher Deutschlands übt der 56-Jährige in einem Gewerbegebiet im norddeutschen Braunschweig ein historisches Handwerk aus – und das mit Werkzeugen und Maschinen, die zum Teil schon seit mehr als 100 Jahren zuverlässig ihren Dienst tun.

Von Anne-Katrin Wehrmann.

In einem der Räume im hinteren Bereich der Werkstatt sieht es aus, wie es auch in einem Handwerksmuseum aussehen könnte. Auf Regalbrettern stehen historische Fräser und Löffelbohrer, an den Wänden hängen alte Sägen, Schraubenschlüssel und selbstgebaute Schablonen.

In einer Ecke des Raums hat *Theo Malchus* eine auf Grundlage alter Zeichnungen in Eigenarbeit entstandene Holzbiegemaschine aufgestellt, die auf einer Seilkonstruktion basiert und für die er auf

dem Markt mehrere Tausend Euro bezahlt hätte.

Das Herz der Werkstatt sind jedoch zwei Radmaschinen vom Ende des 19. Jahrhunderts, die der Hersteller damals als «Universal-Wagner-Maschinen» anpries, da sie gleich mehrere Arbeiten verrichten können: Unter anderem sind sie zum Bohren und Stemmen von Radnaben, zum Bohren der Löcher in die Naben und Felgenteile sowie zum Fräsen der Speichenzapfen einsetzbar. «Ich mag die alten Maschinen, weil sie so schön einfach

sind», sagt Malchus. «Man versteht alles und kann auch alles selbst reparieren, wenn es mal hakt – da gibt es keine Elektronik, die die Dinge kompliziert macht.»

Seit Anfang der 1990er-Jahre beschäftigt sich der heute 56-Jährige beruflich mit der Stellmacherei. Damals kündigte er seinen Job als gelernter Kunststofftechniker, nachdem ihm klargeworden war, dass er nicht für den Rest seines Lebens im Büro am Computer sitzen wollte.

Handwerkliche Tätigkeiten und insbesondere das Arbeiten mit Holz hatten

ihm schon immer Spass gemacht – da passte es gut, dass sich ein Bekannter auf die Restaurierung alter Lastkraftwagen der Braunschweiger Traditionsmarke Büssing spezialisierte und jemanden suchte, der sich um die einst aus Holz gefertigten Fahrerhausgestelle kümmerte. Malchus arbeitete sich in das Thema ein, besorgte sich historische Bücher und Zeichnungen und recherchierte in Bibliotheken. Er tingelte durch die Dörfer und sprach mit alten Stellmachern, die ihm ihr Handwerk erläuterten: Manche von ihnen verkauften ihm sogar ihre nicht mehr gebrauchten Werkzeuge und Maschinen. Und dann legte der Autodidakt einfach los und restaurierte im Betrieb seines Bekannten einige Jahre lang Büssing-Lkws.

Handwerkskunst unter glänzendem Blechkleid

Das klappte so gut, dass er sich 1997 mit dem Tischlermeister *Dirk Olivier* und dem Tischler *Andreas Hückmann* zusamm tat und gemeinsam mit ihnen das Unternehmen «Die Drei» gründete, das sich seither sowohl der Bewahrung des Stellmacherhandwerks als auch der modernen Holzbe- und -verarbeitung widmet. Ihr Motto: «Alles ist möglich» – egal, ob es sich um den Nachbau von Stilmöbeln, die Aufarbeitung von Antiquitäten, die Einzelanfertigung von modernen Möbeln

Stellmacher

Der Beruf des Stellmachers (in Süddeutschland und der Schweiz «Wagner») ist in Norddeutschland unter dieser Bezeichnung seit dem 13. Jahrhundert bekannt. Während der Radmacher oder Rademacher auf den Bau von Rädern spezialisiert war, fertigte der Stellmacher sowohl Räder als auch Wagengestelle und andere landwirtschaftliche Geräte aus Holz. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn seit Anfang des 19. Jahrhunderts waren die Fertigkeiten der Stellmacher als Waggonbauer begehrt, später benötigten die Autohersteller ihre Kenntnisse beim Karosseriebau. Durch die Entwicklung der selbsttragenden Fahrzeugkarosserie aus Blech und die industrielle Serienproduktion verlor die Stellmacherei ihre Bedeutung, bis sie schliesslich 1965 als eigener Ausbildungsberuf aus der westdeutschen Handwerksordnung gestrichen wurde. In der DDR war das Handwerk noch bis zur Wende 1989 ein gängiger Beruf, insbesondere in den Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG).



Theo Malchus präsentiert das Modell eines alten Lkw-Karosseriegerippes.

oder eben klassische Stellmacherarbeiten handelt.

Ihren Standort hat die Firma in einem Gewerbepark im Norden Braunschweigs, wo sich früher die 1971 vom Fahrzeugbauer MAN übernommenen Büssing-Werke befanden. Und so wundert es nicht, dass die Restaurierung historischer Fahrzeugkarosserien bis heute einer der Arbeitsschwerpunkte von Theo Malchus ist: Neben diversen Büssing-Modellen hat er unter anderem schon einen Mercedes-Benz 500 K, der in den 1930er-Jahren als «Fahrzeug der Reichen und Schönen» bekannt geworden war, durch die Erstellung eines völlig neuen Holzskeletts auf Vordermann gebracht. Auch ein Skoda 645 (produziert von 1929 bis 1934) und ein BMW 327 (1937 bis 1941) stehen auf der Liste seiner abgeschlossenen Projekte.

Dabei nutzt er für die Holzkonstruktionen nicht mehr die unter dem Blech relativ schnell verrottende Buche, sondern die dauerhaftere Esche. Dass unter dem glänzenden Blechkleid nach der erfolgreichen Restaurierung ein handwerkliches Kunstwerk steckt, wissen später nur die Eingeweihten.

Doch die Aufbereitung von Karosseriegerippen für Oldtimer-Fahrer, Sammler und traditionsbewusste Hersteller ist schon lange nicht mehr das Einzige, was Malchus von seinen Kunden angetragen bekommt. Da sind zum Beispiel der Bacchus- und der Herbst-Wagen, die er für den Radebeuler Winzerzug fertigte. Oder Nachbauten der Panther-Quadriga aus der Alten Oper in Frankfurt sowie jener von der Siegesgöttin Victoria gelenkten



Dieser «historische», verstellbare Hobel kann die Rundungen der Felgenteile für Speichenräder nacharbeiten.

Quadriga, die das Brandenburger Tor schmückt. Einer der bislang ungewöhnlichsten Aufträge war der Bau eines Sargs in Form einer Corvette Stingray, den sich ein Sarghändler aus Hamburg als letzte Ruhestätte gewünscht hatte. Und für sich selbst baute er verschiedene Kajaks und Kanadier – weil er gerne auf dem Wasser unterwegs ist und auch einmal etwas anderes ausprobieren wollte als Landfahrzeuge in allen möglichen Varianten.

Gerade in den Anfangsjahren habe er viel von seinen beiden Kollegen profitiert, betont der Stellmacher: «Sie haben mich an ihren Erfahrungen im Tischlerhandwerk teilhaben lassen und mir unter anderem gezeigt, wie die Maschinen funktionieren.» Zu den besonderen Herausforderungen gehöre es für ihn jedes Mal aufs Neue, den Arbeitsaufwand richtig zu kalkulieren, sagt er. «Meistens weiss ich vorher nicht, wie lange ich tatsächlich für ein Projekt brauche. An meinem ersten Fahrerhaus habe ich praktisch nichts verdient, weil ich das falsch eingeschätzt habe. Aber dafür habe ich viel gelernt.»

Ohne Leim und ohne Schrauben

Aktuell arbeitet Theo Malchus am Nachbau einer spätmittelalterlichen Kutsche. Die kulturhistorischen Projekte machen ihm besonders viel Spass: weil er bei ihnen viel Gestaltungsfreiraum hat und kreative Lösungsansätze finden muss. «Ich möchte mir selbst beweisen, dass ich etwas hinbekomme und Ideen finde, um die Dinge zu lösen», erläutert er.

Im hinteren Werkstatttraum ist er gerade mit einem Speichenrad beschäftigt – eine typische Stellmacherarbeit, bei



Die alte «Universal-Wagner-Maschine» macht einen ohrenbetäubenden Lärm, tut aber seit mehr als hundert Jahren ihren Dienst. Hier nutzt Theo Malchus die Transmissionsanlage, um das Loch für eine Speiche in ein Felgenteil zu bohren.

der er sich auf seine Erfahrung verlassen kann und nicht mehr viel nachdenken muss.

Die Speichen sind bereits mit der Nabe verzapft, und auch die äusseren Zapfen hat er schon mit seiner «Universal-Wagner-Maschine» zurechtgefräst. Nun müssen noch Löcher in die einzelnen Felgenteile gebohrt werden, damit sie fest mit den Speichen zusammengesteckt werden können.

Malchus wählt einen passenden Löffelbohrer aus und schmeisst die alte Transmissionsanlage an. Umgehend erfüllt ein

ohrenbetäubender Lärm den Raum, und nur wenige Augenblicke später fallen auf der Rückseite des Felgenstücks die ersten Späne aus dem Loch. Der Geruch von frischem Holz breitet sich aus.

Als schliesslich alle Felgenteile auf ihren Speichen stecken, muss der 56-Jährige sie untereinander nur noch mit Metalldreiecken verbinden und zur Befestigung kleine Keile in die äusseren Zapfenschlitze stecken. Zu guter Letzt kommt dann der eiserne Radreifen auf die fast fertige Konstruktion, der im Umfang etwas kleiner als das Holzrad ist. Durch Erhitzung dehnt

er sich aus, wird auf das Rad gestülpt und anschliessend mit Wasser gekühlt – wodurch er sich wieder zusammenzieht und dem Rad einen enormen Halt gibt. «Da ist kein Leim drin, keine Schraube, nichts», sagt Malchus und nickt zufrieden. «Das hält sicher und fest.»

Wichtig ist ihm, dass er und seine Kollegen mit einheimischen Hölzern arbeiten, die sie bei Holzhändlern aus der Region beziehen. Für seine Stellmacher-Projekte nutzt er hauptsächlich Esche und Eiche: Esche für die Teile, die gebogen werden müssen, weil sie langfaserig und dadurch sehr stabil ist. Und Eiche wegen ihrer Langlebigkeit und Witterungsbeständigkeit für alles, was mit Wind und Wetter in Kontakt kommt.

Wenn es sich ergibt, kauft er gerne auch Holz auf, das in alten Stellmachereien oder bei Landwirten im Schuppen gelegen hat. «Da habe ich die Gewähr, dass es abgelagert und trocken ist», erläutert er. «Ich arbeite lieber mit luftgetrocknetem Holz, wie es früher üblich war, weil sich das besser bearbeiten lässt und nicht so schnell bricht.»

«Am Ende gibt es immer eine Lösung»

Dass sich die Auftragslage in einem fast ausgestorbenen Handwerk so positiv gestalten würde, hätte Theo Malchus nicht gedacht, als er vor 25 Jahren in sein Stellmacher-Leben startete. Doch in der Fachwelt sprach sich schnell herum, dass es in Braunschweig wieder jemanden gibt, «der so etwas kann».

Fünf Jahre will er nun mindestens noch weitermachen. Was danach passiert, wird er entscheiden, wenn es so weit ist. Noch erfüllt ihn sein Beruf jedenfalls mit grosser Zufriedenheit. «Es ist ein schönes Gefühl, wenn man mit seinen eigenen Händen etwas erschaffen hat, das später in einem Museum oder einem Privathaus halt steht und für die Nachwelt erhalten bleibt, weil es wahrscheinlich nie kaputt gemacht wird.»

Dem Firmenmotto «Alles ist möglich» bleibt er dabei immer treu. Zwar gebe es auch bei ihm Tage, an denen er alles hinschmeisse und die Dinge erst einmal für eine Weile liegen lasse, räumt er ein: Man habe eben nicht immer sofort eine Idee, wie sich etwas am schnellsten und besten umsetzen lasse. «Aber dann gehe ich nach ein paar Tagen mit frischem Schwung an die Sache – und am Ende gibt es immer eine Lösung.»

Anne-Katrin Wehrmann,
Journalistin, DE-2823 Bremen