

# Fachtechnische Beilage

## der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer 8

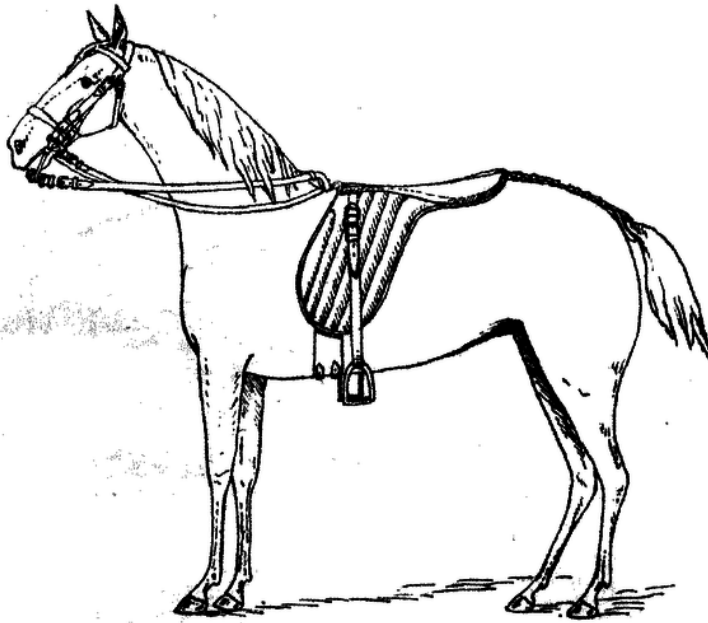
Erscheint alle 4 Wochen. Einsendungen für die Fachbeilage sind zu richten an P. Blum, Berlin SO. 16, Brückenstr. 10b

11. März 1910

**Inhalt:** Aus der Sattelfabrikation: Das Knabenreitkissen. — Deckengurte. — Aus der Wagenbranche: Das Zeichnen und Zuschneiden des Wagenpolsters — Lederschnitt und seine praktische Anwendung II. — Aus der Lederwarenfabrikation: Die „Ledertechnik“ auf feinen Lederwaren. — Aus der Treibriemenfabrikation: Das Zuschneiden und Zusammensetzen der Riemen. — Kleine Notizen. — Gebrauchsmuster und Patente. — Fachtechnischer Briefkasten. — Briefkasten der Redaktion.

### Aus der Sattelfabrikation.

**Das Knabenreitkissen (Pamsch.)** Die Herstellung eines Reitkissens ist einfacher, wie wohl meistens angenommen wird. Vor allen Dingen gehört hierzu ein gutes Modell. Man nimmt gute starke Gurtleinwand und streicht dieselbe ein- oder zweimal mit Sackleinwand auf. Dann schneidet man, nachdem alles gut trocken ist, genau nach Modell aus und zeichnet die Wulstnähte mit Bleistift vor. Nun schneidet man das sämische Schaf-



oder Wildleder aus, indem man ringsherum nach Fassung bis zu 1 1/2 Zoll zugibt. Nun müssen die einzelnen Wulsten eingeklebt werden, indem man auf den Bleistiftstrichen Kleister gibt und nun das Schafleder gleichmässig verteilt. Dann müssen die ganzen Nähte runtergenäht werden. Jedoch bleibt zum Nähen der einzelnen Wulsten das Kissen ringsherum offen. Wenn nun alle Wulsten gefüllt sind, wird das Kissen eingefasst. Nun schiebt man den Riemen für die Steigriemenringe ein, näht die Ringe ein, beschneidet und verputzt alles sauber, und das Reitkissen ist fertig. Die Schweifpauche ist in braun, sonst aber wie gewöhnlich zu machen.

**Deckengurte.** Obgleich Deckengurten ein sehr verbreiteter Artikel sind und diese Arbeit fast in jeder Werkstatt vorkommt, dürfte doch manchem Kollegen eine Beschreibung über die Herstellung derselben recht willkommen sein. Ein einfacher Gurt ohne Kissen ist zwar in unserem Beruf keine Leistung, aber damit ist auch der Begriff Deckengurte lange nicht erschöpft, welcher Ansicht man bisweilen begegnet. Vielmehr bietet sich auch nach dieser Richtung eine Fülle in Art und Qualität: vom einfachen Praktischen bis zum vornehm Luxuriösen. Und wenn auch ein einfacher Gurt von jedem halbwegs der Branche vertrauten Kollegen verlangt werden kann, so erfordert die Anfertigung eines in bester Ausführung gedachten Bahngurtes immerhin eine gewisse Übung und Fertigkeit.

Als einfachste Art bezeichnet man einen Deckengurt ohne Kissen mit aufgesetztem Schnallstück und Strupfe. Die Gurtlänge beträgt hier normal 1,70 Meter, die Länge der Schnallkappe 10 und die der Strupfe 50 Zentimeter. Die Breite 30 Millimeter. Die Gurte wird an den Enden nach oben in die Mitte zusammengeschlagen, die Strupfe resp. das Schnallstück daraufgesetzt und unten, soweit die Naht geht, ein Stück Schafleder unterlegt. Dicht hinter die Schnalle wird eine Schlaufe gesetzt und 20 Zentimeter oberhalb der Schnalle eine zweite. In allen Fällen ist indessen mit einem derartigen Gurt nicht gedient. Durch das Fehlen des Kissens haben sie auf dem Pferde keinen richtigen Halt und rutschen gern mitsamt der Decke nach der Seite. Auch können sie, besonders bei Pferden mit stark hervortretendem Rückgrat, der Urheber von Druckstellen sein. Eine vollkommenerer Art wird in den Abbildungen unter Fig. 1 vorgeführt. Das Aufnähen von Strupfe und Schnallkappe lässt man hier bis zuletzt und nimmt zunächst die Anfertigung des Kissens vor. Dasselbe wird 25 Zentimeter vom Gurtende entfernt gesetzt. Die Länge beträgt 42 bis 45 Zentimeter. Um dem Kissen einen festen Boden zu geben, wird die Gurte an der Stelle mit Pappe unterklebt. An den Seiten entlang wird selbige dünn ausgeschärft und darauf mit Leinwand behütet. Auf die Oberseite der

Gurte werden in der Mitte des Kissens und an beiden Enden Lederbelege 4 bis 6 Zentimeter breit gesetzt. Die Belege müssen nach den Seiten und besonders an den Ecken, wo der Stemmriemen darüberläuft, gut ausgeschärft werden. Beim Annähen des mittleren Belegs wird zugleich das Kissenleder mitgefasst und bildet so die Kammer. Bei billigeren Gurten verwendet man zum Kissen gewöhnlich braunes Schafleder, aus einem Stück geschnitten. Fig. 2. Die spitzen Einschnitte an der Kammer müssen vor dem Anheften verkehrt zusammengenäht werden. Bei besseren Gurten macht man die Kissen aus Flanell oder Deckenstoff mit eingesetzten Seitenböden. Fig. 3. Die Seitenböden werden mit der geschweiften Kante an das Unterteil verkehrt angenäht. In der Farbe müssen sie mit der Gurte möglichst übereinstimmen. Mit dem Anheften des Kissens an den Gurt beginnt man an den vier Ecken der Kammer und geht nach den Seiten hin. Dabei muss an der Stelle, wo das Kissen am höchsten wird, etwas eingehalten werden, jedoch nicht soviel, dass sich Falten bilden.



Fig. 1

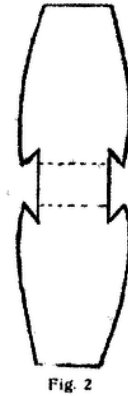


Fig. 2

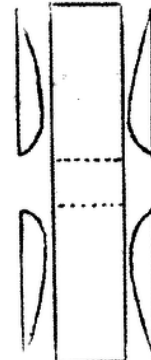


Fig. 3

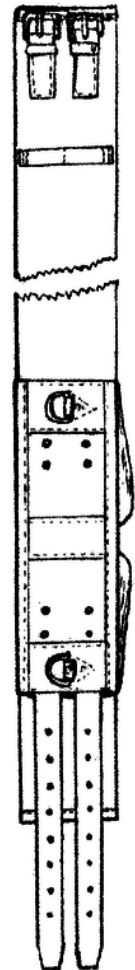


Fig. 4

Als wichtigster Teil der ganzen Arbeit folgt nun das Einstemmen. Nach der Einfassung wird immer zuerst gesehen, wenn der Gurt bezüglich seiner Anfertigung geprüft werden soll. Der Stemmriemen soll schnurgerade liegen. Beim Nähen muss er fest angedrückt werden, damit sich unter der Kante keine hohlen Stellen finden. An den beiden Enden bleibt das Kissen zunächst offen für das Ausfüllen. Letzteres kann nun auch gleich vorgenommen werden. Man legt dazu den Gurt auf eine weiche Unterlage, etwa eine Filzplatte, damit ein Verkratzen der Belege verhindert wird. Auf diese Weise lässt sich das Ausfüllen ganz gut handhaben. Nach der Kammer hin muss das Kissen recht fest gefüllt werden, nach den Enden etwas loser. Die Hauptsache ist aber, dass beim fertigen Kissen sich nirgends Knoten durchfühlen. Als Material zum Ausfüllen werden vorzugsweise Rehhaare verwendet. Indessen eignet sich Sattelwolle viel besser dazu. Man kann damit das Kissen recht fest füllen und trotzdem bleibt es weich, was bei Rehhaaren nicht der Fall ist. Ausserdem zieht die Wolle auch nicht so leicht Schweiß und Nässe an. Nach dem Ausfüllen werden die überstehenden Enden des Kissens nach innen umgeschlagen und mit verzogenen Stichen am Gurt festgenäht. Damit ein

Verschieben der Füllung verhindert wird, zieht man einige Heftstiche ein, denen auf der Unterseite ein schwaches Wollfutter unterlegt wird. Bei breiten Gurten ist das Abheften eine Notwendigkeit, bei schmälere, zumal wenn dieselben gut gefüllt sind, ist es nicht absolut erforderlich. Als letzte Arbeit bleibt nun noch Schnallstück und Strupfe aufzusetzen.

Unter Figur 4 ist ein Bahndeckengurt bester Art veranschaulicht. Die Gurte wird stets in der Farbe der dazu gehörigen Decke genommen. Die Kissen von Deckenstoff mit eingesetzten Seitenboden müssen bezüglich der Farbe ebenfalls passen. An der Länge der Gurte müssen hier 20 Zentimeter zugegeben werden. Die Enden derselben werden mit schwachem Leder eingefasst. Auf der Schnallenseite lässt man unten das Leder so weit gehen, dass die Schnallkappen noch darauf festgenäht werden können. Die Strupfen werden mit starkem Garntaden unter das erste Beleg genäht. In die beiden seitlichen Belege wird je ein 30 Millimeter breites Loch mit dem Kappseisen geschlagen. In dasselbe wird eine Ringkappe mit Ring eingezogen. Letzterer dient zur Aufnahme der Abkautzigel. Die Belege werden mit samt den Ringkappen am Gurt angenäht. An Stelle der zwei Schnallen wird auch vielfach eine breite Gurtschnalle mit zwei Dornen verwendet. Die Strupfe zu demselben muss dann mit einer schwachen Unterlage doubliert werden. Z.

### Aus der Wagenbranche.

**Das Zeichnen und Zuschneiden des Wagenpolsters.** Da die Wagenbranche eine der Branchen in unserem Beruf ist, die besonders Kenntnisse, Geschick und praktische Erfahrungen erfordert, so wird es nicht leicht sein, auf Grund einer technischen Beschreibung den jüngeren Kollegen sowohl wie den Kollegen anderer Branchen ein klares Bild über Arbeiten in diesem Fache zu verschaffen. Ich will nun keine Neuheit auf diesem Gebiete beschreiben, sondern will versuchen, das Zeichnen und Zuschneiden eines einfachen Wagenpolsters zu erläutern. Ich habe ein Muster zur Zeichnung gebracht, das wohl am meisten im Gebrauch ist, und das sich leichter als andere Fassons zeichnen lässt.

Zur Herstellung eines Polsters kommt in erster Linie das Pappwerk (eine mit Papier beklebte Leinwand) in Betracht, welches genau nach Grösse des betreffenden Wagens abgezeichnet wird. Dieses geschieht dadurch, dass man das Pappwerk an die Rücklehne (beziehungsweise Seitenlehne) anheftet und darauf die Umrisse der Rücklehne sowohl wie die untere Linie abzeichnet. Man vergesse nicht, bei Wagen, bei welchen die Matratze auf Federn zu ruhen kommt, das Pappwerk dementsprechend grösser zu schneiden. Hat man das Pappwerk zugeschnitten, so mache man die Zeichnung darauf, und zwar wie Figur 1 darstellt.

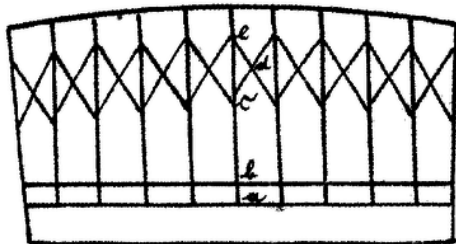


Fig. 1

Linie a ist die Linie, worauf die Fälschung genäht wird und kommt 10 Zentimeter von der unteren Kante.

Linie b stellt die untere Knopfreihe dar. Nach Linie b ziehe man erst die senkrechten Linien, die gleichmässig verteilt ungefähr 10 Zentimeter voneinander entfernt zu stehen kommen. Dadurch hat man sich die Breite der Pfeifen und Karos abgezeichnet. Jetzt zeichne man erst auf den senkrechten Linien die Knopfreihe e, und zwar parallel zur Wagenkante.

Dann zeichne man die Knopfreihe c und achte darauf, dass die Karos die richtige Höhe bekommen. Die Höhe verhält sich zur Breite wie  $1\frac{1}{2}$  zu 1. Zum Beispiel ist die Breite 10 Zentimeter, so muss die Höhe  $17\frac{1}{2}$  Zentimeter sein.

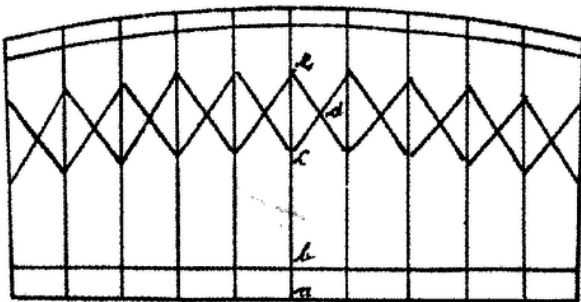


Fig. 2

Hat man nun Reihe e und c auf den senkrechten Linien abgezeichnet, so verbinde man sie durch schräge sich kreuzende Striche, wodurch sich die Knopfreihe d ergibt. Nun hat man die Zeichnung auf dem Pappwerk fertig und kann zum Abzeichnen des Stoffes übergehen, welches ungefähr in derselben Weise geschieht, nur mit dem Unterschiede, dass man zu jeder Breite sowohl wie Höhe 30 Millimeter zugeben muss, und man dadurch eine verhältnissmässig grössere Zeichnung bekommt, wie es ungefähr Figur 2 zu Figur 1 darstellt. Ist z. B. die abgezeichnete Breite auf dem Pappwerk 10 Zentimeter, ist sie auf dem Stoff 13 Zentimeter. Ist die Höhe  $17\frac{1}{2}$  Zentimeter, muss sie auf dem Stoff  $20\frac{1}{2}$  Zentimeter sein.

Beim Abzeichnen des Stoffes zeichne man auf der linken Seite und achte darauf, dass der Strich nach unten geht.

Man zeichne erst wieder die senkrechten Linien und fange mit der Linie b an. Zwischen Linie a und b kommt eine Zugabe von 27 Millimeter.

Um bei den Pfeifen eine vollere Form zu erlangen, gebe man zwischen Linie b und c 7 Millimeter zu. Den Bogen der Linie c ermittelt man dadurch, dass man die senkrechten Striche zwischen Linie b und c auf dem Pappwerk genau abmisst und an der betreffenden Stelle des Stoffes abzeichnet (mit der schon erwähnten Zugabe von 7 Millimeter).

Von Linie c bis e kommt eine Zugabe von 30 Millimeter.

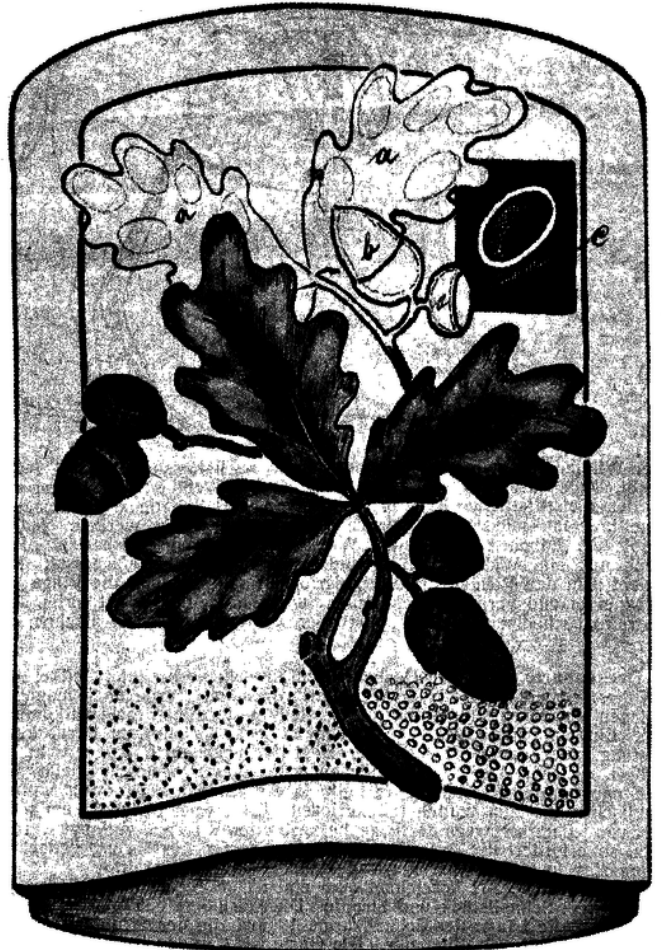
Die Linie d ergibt sich durch dasselbe Verfahren wie auf dem Pappwerk.

Bemerkt sei noch, dass eine Zugabe von 27 Millimeter vielfach angewandt wird. Doch empfiehlt sich die Zugabe von 30 Millimeter dadurch, dass sie der Matratze eine vollere Form und eine besser schliessende Falte gibt. F. T.

### Lederschnitt und seine praktische Anwendung.

II.

Nachdem die Zeichnung in das Leder geschuitten, beginnt die eigentliche Treibarbeit, das heisst, die ganze Zeichnung wird nach vorherigem Anfeuchten des Leders von der unteren Seite herausgetrieben. Die wellenartigen Erhöhungen der Blätter werden, wenn es notwendig erscheint und wie unter a zu ersehen ist, mittels selbstgeschnittenen Lederringen c, welche der ungefähren Form angepasst sind, durch Auflegen auf die Bildseite von unten noch mehr herausgetrieben. Ebenso die Eichen b. Jetzt werden die Umrisse der Zeichnung mittels des Aufreissstiftes aufgerissen und das Ornament möglichst der Natur entsprechend und je nach Bedarf von der oberen oder unteren Seite bearbeitet. Nachdem die Ränder geglättet und das Unterschneiden einzelner Teile erledigt ist, wird nun mit Hilfe des Modellierseisens an die Detail- und Nacharbeit gegangen, welche letztere natürlich schon etwas Kunstsinne und Kunstverständnis erfordert. Es ist darum sehr zu empfehlen, dass man sich die Vortagen (in diesem Falle ein Eichenreis) von der Natur entnimmt und nach ihnen arbeitet.



Mit dem Niederschlageisen werden nun die die Zeichnung umgebenden Kanten niedergedrückt, das Leder alsdann leicht auf die Scharfplatte geleimt, und nun beginnt nach abermaligem Anfeuchten des Leders die Punzarbeit. Letztere wird mit Hilfe der Perl- oder Schrotpunze ausgeführt, indem man in leichter, sorgsamer Weise den Hintergrund damit bearbeitet, so dass das Relief der Zeichnung scharf hervortritt. Doch kann man auch statt der Punzen den Aufreissstift benutzen, indem dadurch eine täuschende Aehnlichkeit des Hintergrundes mit natürlichem Schweinsleder erzielt wird. Das Beizen und Färben ist in Nr. 1 und 2 unserer Fachtechnischen Beilage schon ausführlich behandelt, so dass ich wohl nicht mehr darauf zurückzukommen brauche. Doch erfordert auch diese Arbeit sorgfältige Behandlung und persönlichen Geschmack.

C. K., Offenbach.

**Aus der Lederwarenfabrikation.**

Die „Ledertechnik“ auf feinen Lederwaren. In den beiden vorhergehenden Nummern unserer „Fachbeilage“ wurde der Versuch gemacht, die Kollegen in das Gebiet des „Leder-schnitts — Ledertechnik“ einzuführen. Meine Absicht heute ist es, den Kollegen die „Ledertechnik“ auf feiner Lederware zu illustrieren. Sicherlich werden alle Interessenten nach den paar Proben, welche ich hier im Rahmen eines Artikels geben kann, mit mir der Ansicht sein, dass für die Portefeulles- und Reiseartikelindustrie hier recht Vorteilhaftes geleistet werden könnte. Bisher sah man auf Lederware, mit Ausnahme von Adressen und Buch-einbänden, fast nur „Flachschnitt“. Dazu wurde glattes Rindleder, ent-weder dunkelbraun gebeizt oder marmoriert, verwendet. Selbst da, wo „getriebene, hochmodellierte“ Arbeiten in Frage kamen, wurde nur glattes Rindleder verarbeitet. Ein anderes Verfahren kannte man eben nicht. Daher ist es auch be-greiflich, dass wir bei „geschnittenen oder getriebenen“ Rindlederarbeiten keine der heute so sehr modernen Farben sehen konnten. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass die Firma W. Collin in Berlin die „Ledertechnik“



für Lederware modernisiert hat. Sicher wird es Kollegen geben, die mit Gutzkows Ben Akiba im „Uriel Acosta“ sagen: „Alles schon dagewesen!“ Gewiss wurden früher schon Menschen, Tiere, Landschaften, und wer weiss was alles „geschnitten“ und „modelliert“. Dass aber jemand auf genarbtem Leder, mit den nur denkbar schönsten und modernsten Farben, seine „Modellier-“ oder „Schneidekunst“ probiert hat, habe ich bisher weder gesehen noch gehört. Und gerade die Art, wie hier durch Zu-sammenstellung der Grund-farben, durch die natürlichen Farben, die dem modellierten Gegenstand gegeben werden, Wirkungen erzielt werden, ist neu und ausserordent-lich geschmackvoll. Der allseitige Anklang, den diese Artikel beim Publikum gefunden haben, dürfte denn auch der beste Beweis dafür sein.

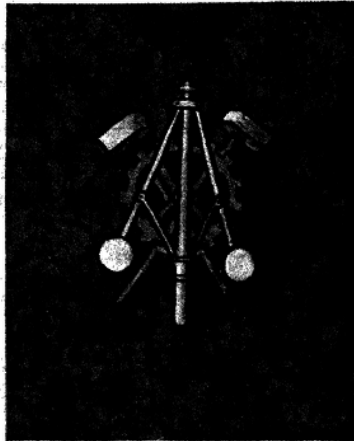
An Stelle des oben erwähnten glatten Rindleders kommen hier nur genarbte „antike“ Leder-sorten zur Verarbeitung. Das naturelle Leder wird mit der gewünschten Grundfarbe aus Anilin vorgefärbt, wenn trocken, gekrisspelt (eine Art gr. gr. Narben gemacht), mit einer der Grund-farbe angenehm entgegenwir-kenden Farbe eingerieben und fixiert. Letzteres hat den Zweck, die dunkle Farbe von den Narben abzuwaschen, so dass dieselben wieder heller werden und nur die Vertiefungen dunkel bleiben. Durch das ganze Verfahren wird ein weiches, geschmeidiges Leder erzielt, was bei dem glatten nie der Fall sein kann.

die dritte Art in dunkelrot mit schwarz eingeriebenem Leder, auf welcher eine hellbraune, schattierte Fledermaus mit wolligem Körper und ausgebreiteten Flügeln „modelliert“ ist. Diese Tasche sieht reizend aus und hat sehr gut gefallen. Leider ist die Nachfrage nach diesem Muster nicht sehr gross. Offenbar befürchten die verehrten Damen, wenn sie solche „Fledermaus-tasche“ tragen, als Nachtschwärmer angesehen zu werden.

Die Bügel werden in ihrer Farbe selbstverständlich der der Tasche angepasst. Da finden wir Altsilber-, Altver-golden-, Silber-Stahloxyd- oder patinierte Bügel. „Eidechse“ und „Schildkröten“ finden auch auf Schreibmappen, Brief- und Zigarrentaschen, Visits, Rahmen-tresors usw. recht gute Ver-wendung. Natürlich müssen dann die Tiere je nach dem Gegenstand grösser resp. kleiner gemacht werden.

Eine weiter recht gut auf-genommene Neuheit besteht in „modellierten“ natürlich gefärbten Emblemen für ver-schiedene Berufe auf Herren-Schreibmappen.

Da ist auf einer Mappe ein aufgeschlagenes Buch mit Siegeln, Schwert und Wäge zu sehen, für „Juristen“, oder der Stab des Aeskulap, Buch und Totenschädel, das Symbol der „Medizin“. Die „Wissen- schaft“ wird durch Eule, Bücher und Leuchte dargestellt, während Spitzpicke, Schläger und Embleme des Handels (Merkurstab und Konto-buch) mit Aufschrift „Glück auf!“ zeigen, dass diese Mappe für Herren



Industrie



Wissenschaft

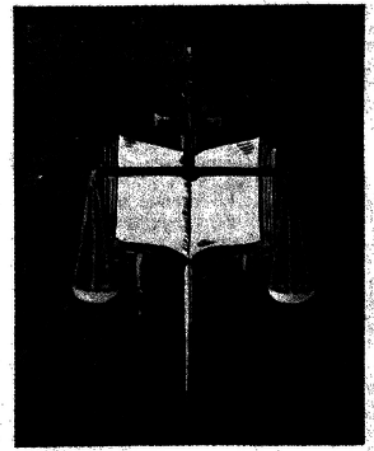
schafft“ wird durch Eule, Bücher und Leuchte dargestellt, während Spitzpicke, Schläger und Embleme des Handels (Merkurstab und Konto-buch) mit Aufschrift „Glück auf!“ zeigen, dass diese Mappe für Herren



Bergbau



Medizin



Gerichtsbarkheit

Da sehen wir auf einer Damentasche in dunkelgrünem „antikem“ Leder eine Eidechse „modelliert“, welche mit ihrer gelben ins grünliche schim-mernenden, durch schwarze Zeichnungen unterbrochenen Farbe allerliebst aussieht. Auch die drei Schildkröten, deren Farbe dunkelbraun mit schwarzen Zeichnungen ist, heben sich auf der grasgrünen, schwarz ein-geriebenen Tasche recht vorteilhaft ab. Erwähnen möchte ich noch eine

aus dem „Bergbau“ bestimmt ist. Die „Industrie“ wird durch Kammrad, Zentrifugalkreisel und Hammer dargestellt.

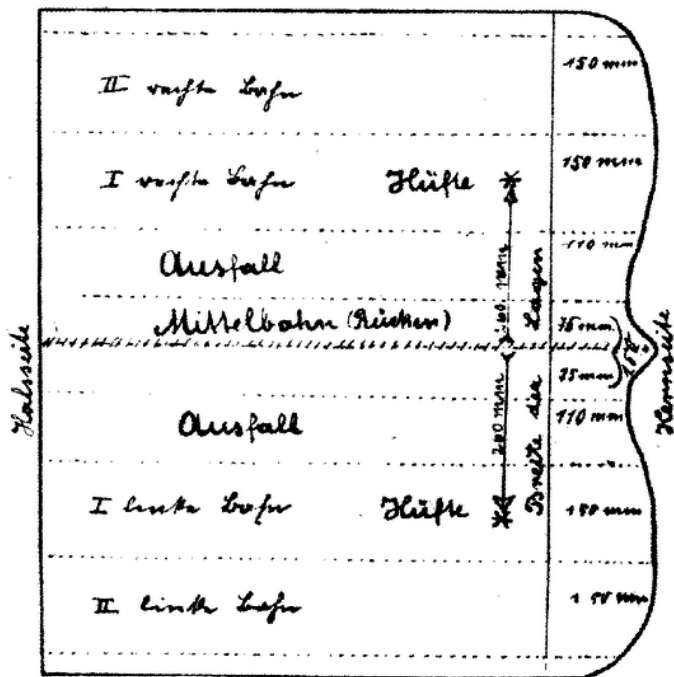
Mit diesen paar Proben will ich für heute Schluss machen. Ueber „Lederfärbten und Zurichten“ wird später ein weiterer Artikel Aufschrift geben.

Nacy.

### Aus der Treibriemenfabrikation.

**Das Zuschneiden und Zusammensetzen der Riemen.** Aus dem bisher in unserer „Fachbeilage“ Erschienenen ist zu entnehmen, dass ein ziemliches Interesse für die Herstellung eines guten Riemens vorhanden ist. Insbesondere interessieren mich die Ausführungen in Nr. 1 über das Geradelaufen der Treibriemen. Da ich auf diesem Gebiete einige langjährige Erfahrungen besitze, so will ich diese in kurzen Strichen hier zum Ausdruck bringen.

Wenn man sich einiger Vorsicht und Mühe bedient, so kann man leicht das umständliche Klopfen mit einem Eisenhammer entbehren, was dem Riemen in vielen Fällen nicht dienlich sein dürfte. Worauf ich die Aufmerksamkeit unserer Kollegen lenken will, das ist der Ausschnitt des Leders. Das Leder kommt für die Treibriemenfabrikation meistens in vorgefertigter Form auf den Markt. Nachdem der Hals und der Bauch der Haut weggeschnitten ist, erhält man eine Fläche, welche den Namen Croupon führt. Jeder Riemencoupon besitzt drei Stellen, die für einen Riemen leicht gefählich werden können, sofern deren richtige Placierung ausser acht gelassen wird; dieses ist der Rücken und die beiden Hüften. Wenn die Riemenbahnen gebracht werden, wird man selten über Krummziehen der Riemen zu klagen haben. In untenstehender Zeichnung ist der Ausschnitt eines Riemens veranschaulicht, der 150 Millimeter breit werden soll. Der Zuschneider hat zunächst den Rücken mit einem stumpfen Gegenstand auf dem Croupon anzuzeichnen. Dann zieht er auf beiden Seiten der Mittellinie, 75 Millimeter von der Mitte ab, einen Strich und scheidet hierauf die Mittelbahn heraus. Nun wäre es verkehrt, darauf loszu-



Krummziehen.

schneiden, da sonst die Hüftstellen sehr leicht an die Kante einer Lage kommen könnten und sich der Riemen sehr leicht krumm ziehen würde. In den meisten Fällen sitzen die Hüftstellen 250-280 Millimeter von der Mitte. Nehmen wir an, dass die Haut von der Mitte bis zu den Hüften 260 Millimeter Breite hat, so bleibt nach dem Herausschneiden der Mittelbahn ein freier Streifen von 110 Millimeter, welcher erst heruntergeschnitten werden muss. (Siehe Zeichnung.) Hierauf kann man ruhig bis zu Ende des Croupons schneiden.

Um ein Krummziehen des Riemens zu verhüten, ist noch besonders darauf zu achten, dass niemals zwei Bahnen von ein und derselben mit dem Hals- oder Kernende übereinander gelegt werden. Riemen, die auf solch fehlerhafte Weise zusammengesetzt werden, müssen sich in der Streckmaschine immer nach einer Seite ziehen, was sich allerdings nur sehr schwer ausrichten lässt. Im Nachstehenden ist die Reihenfolge gezeigt, wie die Bahnen zur Verwendung gelangen und wie die Enden übereinandergesetzt werden sollen.

- Hals links IV Kern
- Kern links III Hals
- Hals rechts I Kern
- Kern rechts II Hals
- Hals links II Kern
- Kern links I Hals

Wenn auch bei Riemen unter 100 Millimeter Breite weniger Sorgfalt angewendet werden braucht, so ist doch Grundsatz für alle Riemen, dass nie zwei gleichseitige Bahnen mit dem Kern übereinandergesetzt werden dürfen. Auch dürfen niemals nur eine rechtsseitige und dann wieder eine linksseitige Bahn zusammengesetzt werden, sondern immer nur zwei Bahnen von der gleichen Seite.

Wenn diese kleinen Ratschläge überall Berücksichtigung finden, spart man sich und anderen viel Aerger und Verdruss, die ein krummlaufender Riemen immer mit sich bringen muss.

R. L.

### Kleine Notizen

**10 500 Mark für einen Koffer.** Bei der Versteigerung der Frohmischen Sammlung in Kopenhagen erzielte ein Koffer aus dem Jahre 1575 die obengenannte Summe. Der Koffer blieb, durch die Rücksichtnahme der erschienenen Interessenten zugunsten des Kopenhagener Museums in Dänemark erhalten und auf diesen Preis beschränkt, sonst hätte er leicht noch grössere Summen eingebracht.

**Ein neues Polster für Eisenbahnwagen** soll mit der Sommerlieferung für 1910 für die preussischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen. An Stelle der Schafwollwatte und des darüber befindlichen Nesselbezuges soll in der Zukunft Moltonstoff zur Verwendung kommen. Dieser Stoff ist nicht ganz so dick als die Schafwollwatte und muss das Unterpolster aus Waldwolle etwas verstärkt werden. Die Verwendung dieses neuen Postermaterials soll keine Mehrkosten in der Anfertigung bedingen.

**Ausstellungen.** In München wird im Mai eine Ausstellung mohamedanischer Kunst eröffnet werden. Neben allerlei Kunstgegenstände, wie Teppiche, Waffen usw. sollen auch einige wertvolle Sättel und Geschirre ausgestellt werden.

### Gebrauchsmuster und Patente

**Patentschau.** Vom Patentbureau O. Krüger u. Co., Dresden, Schlossstr. 2. Abschriften billigst. Auskünfte frei.

**Angemeldete Patente:** Kl. 63b. F. 27 671. Vorrichtung zum Dämpfen der Stöße bei Wagen. Claud Hanscomb Foster, Cleveland, V. St. A. — Kl. 63b. W. 31 527. Linderung für Pressluftpolster von Fahrzeugen. Rud. Wolfarth u. Hejn. Zimmermann, Kitzingen a. M. — Kl. 63b. D. 20 774. Stossdämpfende Auhängung für Fahrzeuge mit zwei für sich abgedeuteten Untergestellen usw. Léopold Désire Félix Desjardin u. Charles Seigneur, Versailles, Frankreich. — Kl. 63b. L. 27 677. Zügelhalter. Ernst Lampe, Bonese, Kr. Salzwedel. Kl. 63b. W. 31 972. Bewegliches Verdeck für Wagen, bestehend aus einem umlegbaren Hinterverdeck und einem an dasselbe angelenktem Oberverdeck. Ludwig Widerkehr, Colmar i. Els. — Kl. 63b. K. 39 862. Vorrichtung zur Verminderung von Stößen an Fahrzeugen mit in einer Flüssigkeit verschiebbarem Kolben. F. Klostermann u. Co., Berlin. — Kl. 56b. D. 21 646. Satteltaschenbefestigung. Louis Daugy, Mans, Sarthe.

**Gebrauchsmuster:** Kl. 56a. 407 009. Kuhhalter. Friedr. Baumann, Lundshof, Post Rieseby.

### Fachtechnischer Briefkasten

#### Alte Anfragen.

**3. Linoleumbefestigung.** Zu der in Nr. 1 der Beilage gestellten und beantworteten Frage erhalten wir aus Fachkreisen noch folgende Zuschrift:

„Wenn sich Linoleum vom Fussboden löst, so braucht es nicht immer Feuchtigkeit zu sein. Diese Frage lässt sich schwer beantworten, wenn man sich nicht an Ort und Stelle von der Ursache überzeugen kann. Es kann an mangelhaften Kleben, an der Feuchtigkeit, ungenügender Belastung oder auch an dem Linoleum selbst liegen. — Dann wird weiter in der Antwort gesagt, dass Gips oder Asphaltlack zur Isolierung der Feuchtigkeit dienen soll. Es wird wohl Asphaltlack zum Isolieren genommen, derselbe ist aber nur dann zu empfehlen, wenn der Unterboden ziemlich trocken ist, anderenfalls er wenig nützt. Auf Asphaltlack kann sofort gelegt werden.“

Anders ist es bei Gipsboden. Gips dient überhaupt nicht zum Isolieren, weil derselbe jede Feuchtigkeit schnell aufnimmt, und wenn die Luft nicht hinzukommen kann, fault er. Gips und Zement bindet auch gar nicht. Mittel, welche das sofortige Legen von Linoleum auf frischem Zementboden ermöglichen, gibt es nicht. Es wird neuerdings eine Art Patentboden aus Holz- und Korkmasse hergestellt, welcher mit Magnesia-säure angerührt wird. Auf demselben kann nach ein paar Tagen gelegt werden, ohne dass sich für Linoleum Nachteile herausstellen. G. S.

**4. Nähriemen.** Zu der in Nr. 2 der Beilage gestellten Frage bezüglich des Härten der Spitzen erhalten wir aus Fachkreisen noch folgende Antwort:

Vor allen Dingen handelt es sich darum, aus welchem Material die Nähriemen hergestellt sind. **Alaungarn-Riemen** lege man mit den Spitzen einige Zeit in lauwarmes Wasser und spanne sie, um ein Zusammenrollen zu vermeiden, vor dem Trocknen auf einem Rahmen auf. **Chromgarn-Riemen** entferne man zunächst vom Fett durch Ein-tauchen der Spitzen in Benzin, in dem sie einige Stunden liegen bleiben. Hierauf vermischt man 4 Proz. Schwefelsäure mit Wasser und lässt sie gleichfalls einige Stunden darin liegen. Dann kommen die Spitzen in warmes Wasser, welches eine Temperatur von 80 Grad Celsius haben darf. Nachher werden die Riemen getrocknet und aufgespannt.

**Crownleder** behandelt man in gleicher Weise, nur wird statt Schwefel- Essigsäure verwandt.

### Briefkasten der Redaktion

**An unsere Mitarbeiter.** Die nächste Nummer der „F.-B.“ erscheint am 8. April. Artikel mit Zeichnungen müssen **spätestens bis zum 22. März**, alle anderen Artikel und Notizen, Fragen usw. bis **spätestens den 30. März** an die Redaktion der Fachbeilage eingesandt werden. Später einlaufende Arbeiten müssen für die nächste Nummer zurückgestellt werden.

Für die Nr. 4 der „F.-B.“ mussten folgende Artikel zurückgestellt werden: **Der Damensattel, Schubfachkoffer, Die Wagengarnierung, Das Abschärren der Treibriemenlagen und Die Faltenbrechung für Taschen und Tresors.**

**Militärreflektorenbranche.** Kollegen, welche in der Lage sind, neue Montierungsgegenstände zu besprechen und Zeichnungen anzufertigen, werden um ihre Mitarbeit gebeten. Die Redaktion.