

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer 6

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

6. Mai 1910

Inhalt: Aus der Sattelfabrikation: Sattelzubehör. — Aus der Geschirrbbranche: Verbesserter Halfterraum. — Aus der Wagenbranche: Glatte Wagen garnierungen. — Die Garnierung des Wagenpolsters. — Aus der Lederwarenbranche: Das Autonecessaire. — Flechtarbeiten. — Praktische Herrenportemonaies. — Das Färben des Leders. — Kleine Notizen. — Gebrauchsmuster und Patente. — Briefkasten der Redaktion.

Aus der Sattelfabrikation.

Sattelzubehör. Zum Sattelzubehör rechnet man diejenigen Teile der Reitausrüstung, welche unbedingt erforderlich sind, den Sattel berittfertig zu machen, so die Sattelgurte, Steigriemen und Steigbügel. Bei Rennsätteln kommt noch der Uebergurt, bei Damensätteln der Bügelgurt und der Taschengurt dazu. Mittels des Gurtes wird der Sattel auf dem Pferd festgehalten. Die Steigriemen mit Bügeln dienen zur Erleichterung beim Auf- und Absetzen, zur Verteilung des Gewichtes im Sattel und schliesslich zur Erlangung eines sicheren und bequemen Sitzes. Sehr bekannt und verbreitet unter den Sattelgurten sind die sogenannten Schnurengurten (Fig. 1). Man findet sie zwei- und dreiteilig. Durch zwei geflochtene Stege werden die einzelnen Schnuren zusammengehalten. Die Länge eines Sattelgurtes schwankt zwischen 1,10 bis 1,25 Meter je nach der Grösse des Pferdes. Bei den Schnurengurten sind die Schnallen öfters eingeflochten. In den meisten Fällen jedoch werden sie mit Lederkappen eingenäht. Die Kappen werden, nachdem die Schnalle durchgesteckt ist, zunächst an den beiden Seiten

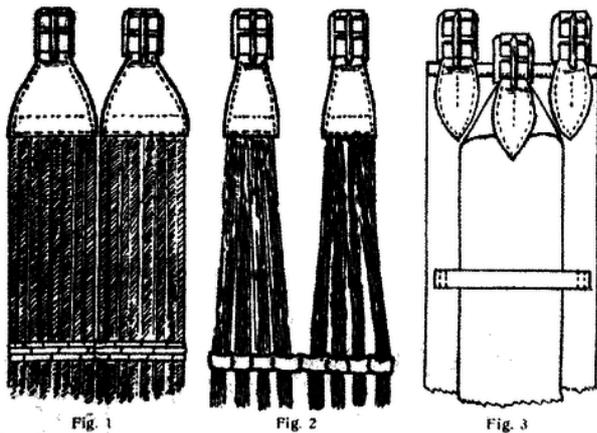


Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

zugenäht und aufgeputzt. Darauf schiebt man die Gurtenden ein und klopft sie gut flach. Mit einer runden Ahle wird dann zunächst die erste Quernaht genäht, und zwar so, dass über jede Schnur ein Stich fällt. Es muss also immer zwischen den Schnuren durchgestochen werden, da dieselben sonst leicht abgestochen werden können. Die zweite Quernaht kann mit scharfer Ahle und kürzeren Stichen genäht werden. Auch muss man damit an den Enden soweit herausgehen, dass jede Schnur mit gefasst wird. Die Litzengurten (Fig. 2) werden ebenfalls viel verwendet. Dieselben können auch zwei- und dreiteilig gemacht werden. Die zweiteiligen sind jedoch vorherrschend. Die Litzten, von welchen man für eine Schnalle drei oder vier nimmt, werden zunächst an beiden Enden zweimal querüber fest zusammengeknüpft, alsdann in die Kappe geschoben, welche ebenso wie beim Schnurengurt vorgefertigt ist. Von den Gurtenden wird die erste eingeschnitten, auch mit runder Ahle und schlanken Stichen genäht. Man verwendet zu den Quernähten, welche viel zu halten haben, am besten Garnfäden, vier- oder fünffach. Um die Litzten zusammenzuhalten, werden zwei bis drei Lederstege angebracht. Man kann dieselben nach dem Einkappen schlaufenartig darüber nähen. Oder man nimmt einen 2½ Zentimeter breiten Streifen Kernleder, schlägt mit dem Kappisen zwei parallelaufende Reihen Löcher hinein. In diese zieht man die Litzten vor dem Einkappen derartig, dass das Mittelstück des Steges auf die Innenseite vom Gurt kommt. Fig. 3 veranschaulicht den sogenannten Jagdgurt. Es ist dieses ein Doppelgurt. Der untere ist 13 Zentimeter breit, an beiden Enden mit Leder eingefasst. An jede Seite kommen zwei Schnallen und 20 Zentimeter oberhalb derselben eine Schlaufe. Durch diese Schlaufe wird der obere Gurt gezogen. Letzterer ist 8 Zentimeter breit, an jeder Seite mit einer Schnalle. Zu den geflochtenen Ledergurten, welchen man auch hin und wieder begegnet, eignet sich am besten Fettgarleder. Dieses ist gegen Schweiss und Nässe am widerstandsfähigsten. Man sucht eine recht gleichmässige Haut aus, schneidet von dieser die Riemen 5 Millimeter breit und flechtet davon immer drei zusammen. Die geflochtenen Strähnen spannt man fest und gleichmässig auf ein Brett und lässt sie in diesem Zustande etwas abtrocknen. Nachdem man sie los und schneidet sie nach der richtigen Länge. Die weitere Verarbeitung ist dieselbe wie bei den Litzengurten. Für Rennsättel müssen ihrer Leichtigkeit entsprechend auch die Gurten sein. Es genügt daher ein schmal gewebter Gurt auf jeder Seite mit einer Schnalle. Ausserdem gehört hierher der Uebergurt (Fig. 4) aus 5 Zentimeter breiter Woll- oder Seidengurte. Die Gurte ist 1,50 Meter lang, die Strupfe 50 Zentimeter. Hinter letztere werden drei Schlaufen

aufgenäht. Für Damensättel können sämtliche oben genannten Gurtarten verwendet werden. In den meisten Fällen wird auch die Balancierstrupe mit in den Gurt eingeschneht. Zu diesem Zwecke muss auf der einen Seite dicht hinter den Schnallkappen eine weitere Kappe mit Schnalle und Schlaufe gesetzt werden, in der Richtung, wie die Balancierstrupe zum Einschnehlen kommt. Ein weiteres Zubehörteil zum Damensattel ist der Bügelgurt (Fig. 5). Die Länge desselben ist 1,20 Meter, die Breite 5 Zentimeter. Die Schnallenbreite ist 30 Millimeter. Die eine davon, welche ohne Schlaufen ist, wird in den Bügelriemen, die andere in die auf der rechten Sattelseite befindliche Bügelgurtstrupe geschnallt. Die Fig. 6 und 6a stellen den Taschengurt dar. Das Schnallenenteil, 70 Zentimeter lang, 5 Zentimeter breit, wird an die linke Tasche auf der Unterseite derselben angenäht. Das Strupfenteil ist 15 Zentimeter lang, die Strupfe 45 Zentimeter lang, 30 Millimeter breit. Das Strupfenteil wird unter die rechte Tasche genäht. Der Taschengurt kann auch an beiden Seiten unter der Tasche am Baum festgenagelt werden, dazu muss jedes Teil um 30 Zentimeter länger geschnitten werden. Fig. 7 ist eine Neuerung auf dem Gebiete der Sattelgurten. Es ist ebenfalls ein Doppelgurt aus massiv Leder, das Unterteil 1,10 bis 1,25 Meter lang, 60 Millimeter breit. Die beiden Enden werden derartig zugeschnitten, dass neben der unteren Gurtschnalle ein Raum für die Schnalle des oberen Gurtes bleibt. Der letztere ist 27 Millimeter breit und wird durch zwei Schlaufen mit dem unteren Gurt zusammengehalten.

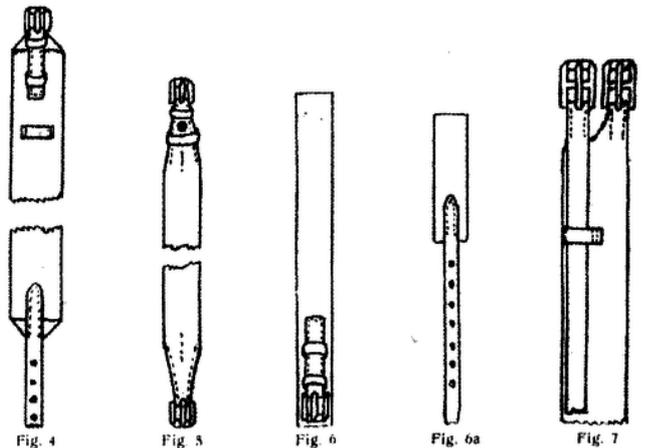


Fig. 4

Fig. 5

Fig. 6

Fig. 6a

Fig. 7

Die Steigbügelriemen müssen aus bestem Kernleder geschnitten sein. Die Länge ist 1,50 Meter, die Breite 32 Millimeter. Um der Dauerhaftigkeit und der leichteren Handhabung willen ist hier die Fleischseite nach aussen genommen. Die Fleischseite wird nämlich, wenn der Bügelriemen in Gebrauch kommt, ganz platt. Die Narbenseite dagegen würde wulstig und rissig werden, was das Verschnallen erschwert und die Haltbarkeit beeinträchtigt. Die wichtigste Arbeit am Bügelriemen ist das Aufputzen. Die obere Kante muss schön oval werden. Man zieht sich mit dem Zirkel einen Strich so breit als man die Kante machen will. Stösst dann zunächst mit dem Kantenzieher ab und hilft zuletzt mit Glas nach. Die so bearbeitete Kante kann dann mit Gummi aufgeputzt oder gebrannt werden. Die Löcher (12 Stück) werden in der Breite des Riemens voneinander geschlagen. Um ein gleichmässiges und leicht kontrollierbares Verschnallen zu bewerkstelligen, werden die Löcher numeriert. Die Steigriemen für Rennsättel werden aus leichterem Leder genommen, 26 Millimeter breit. Vielfach benützt man auch eigens dazu gerichtete Gurte, welche an den Schnallenden mit Leder besetzt werden. Die Steigriemen bei Damensätteln sind verschiedenartig. Es richtet sich dieses nach der Begurtung. So genügt in einigen Fällen auch der Steigriemen vom Herrensattel. Bei den weitaus meisten Sätteln indes wird folgender Steigriemen verwendet. Derselbe ist 70 Zentimeter lang und 30 Millimeter breit. Der Bügel wird eingenäht, die Strupfe, wie schon gesagt, in den Bügelgurt geschnallt. Vom Bügel aus wird er 50 Zentimeter weit doublirt. Dabei wird das Stück, welches über die Rolle läuft, ungenäht gelassen, und an dem oberen Teil soviel zugegeben, dass, wenn der Gurt angezogen wird, beide Teile gleich anstehen. Der Bügel, welcher in dem Riemen eingenäht, ist ein sogenannter Sturzbügel. Beim Sturze dreht sich die untere Bügelsohle, dabei fällt der innere Bügel, welcher bis dahin durch zwei Stifte in der Bügelsohle festgehalten wurde, heraus. Diese Sicherheitsbügel kommen in vielen Arten in den Handel. Der Unterschied der einzelnen ist mitunter ganz minimal. Besondere Erwähnung verdient noch der sogenannte Viktoriabügel. Einen Damenbügel mit Schutzpolster, welches nach dem Fuss, also hinten weiter als vorn, geschnitten und gearbeitet wird. Für aussen nimmt man dazu Schweinsleder, für die Innenseite Samt in verschiedenen Farben. Der Samt wird vorn an das Schweinsleder verkehrt angenäht, nach innen umgeschlagen und hinten schmal eingefasst. Zum Ausfüllen nimmt man Sattelwolle. Das Polster wird unten durch ein Schnallstück an der Bügelsohle festgehalten. Oben wird eine Schlaufe angebracht, durch welche der Bügelriemen gezogen wird. K. Z.

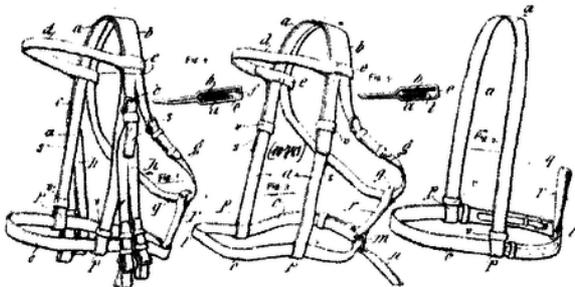
Aus der Geschirrbbranche.

Verbesserter Halfterzaum. (Von unserem technischen Bureau in Paris.) Nachstehend ist ein verbesserter Halfterzaum erläutert, der Beachtung verdient, weil er praktisch ist. Von den üblichen Anordnungen dieser Zäume unterscheidet er sich dadurch, dass der aus zwei gabelförmigen Gebisssträgern h, einem Genickstücke b samt Kehliemen g und aus einem Stirnriemen d gebildete Zaum auf eine nur aus Genickriemen a, Nasenriemen o und Kinariemen r bestehende Halfter (Fig. 2) aufgelegt und mit derselben durch die Stirnriemenschnlingen e zusammengehalten wird.

Fig. 1 zeigt den vollständigen Halfterzaum, Fig. 2 die Grundgestalt der Halfter, Fig. 3 die aus dem Halfterzaum gebildete Halfter und Fig. 4 und 5 sind Einzelheiten.

Die Stirnriemenschnlingen e werden mittelst Lappen f (Fig. 4) abgeteilt, die an ihren vorderen Enden zwischen die Riementagen des Stirnriemens eingenäht sind und deren rückwärtige Enden behufs Erzielung einer deckenden Führung des Halftergenickriemens a mit den Zaumgenickstrüpfen s — je nachdem Zaum oder Halfter voneinander trennbar oder untrennbar verbunden bleiben sollen — entweder festgenäht oder aber frei und mit Führungshaken t (Fig. 5) versehen werden.

Am Halftergenickriemen a ist keine Schnalle angeordnet, um zu verhüten, dass der Riemen vom Dornloche der Halfterbackenstückschnalle aus reisst. Bei dieser Einrichtung erfordert der Halftergenickriemen a hingegen besondere Vorrichtungen zum Trennen der Halfter vom Zaume. Diese bestehen einerseits in der Anordnung einer Schnalle in der rückwärtigen Hälfte des Halfternasenriemens o, in deren unteren Rahmenteil, wenn sie, wie z. B. die Schnalle m (Fig. 3) in der Mitte angeordnet ist, auch der Halfteranhängerriemen n (Fig. 3) eingreift und andererseits in den schlaufenartigen Verbindungen p des Halftergenickriemens a mit dem Halfternasenriemen o an Stelle der üblichen Halfterringe.



Soll nun der Halfter vom Zaume getrennt werden, so wird — nach Ausschaltung der beiden gabelförmigen Gebisssträger h — der Kehliemen g durch die Kinnriemenschnlinge q gezogen, sodann das Zaumgenickstück b entfernt, ferner nach Öffnung der Nasenriemenschnalle m der Halfternasenriemen o durch beide Halftergenickriemenschnlingen p und endlich der Halftergenickriemen a selbst mittelst einer einfachen Drehung aus dem ihm umschlingenden Führungshaken t (Fig. 5) ausgelöst und durch die Stirnriemenschnlingen e gezogen.

Die den Zaum allein ergebenden Bestandteile werden sodann wieder zusammengestellt.

Das Einschalten der Halfter in den Zaum behufs Erreichung des Halfterzaumes erfolgt nach entsprechender Zerlegung des Zaumes in umgekehrter Reihenfolge wie beschrieben.

Soll aus dem Halfterzaume (Fig. 1) die Halfter (Fig. 3) gebildet werden, so sind lediglich die beiden Gebisssträger h auszuschalten, worauf die damit frei werdenden Genickstückstrüpfen s durch die längs des Halftergenickriemens a hinaufgeschobenen Reserveschlaufen v gesteckt werden.

Zum Füttern und Tränken der Pferde genügt es, nur einen der beiden Gebisssträger h auszuschalten und denselben, nachdem die Gebisse aus dem Pferdemaule herausgenommen und hinter dasselbe gebracht worden sind, wieder einzuschalten.

Wird von der Trennbarkeit der Halfter vom Zaume abgesehen, was den Vorteil in sich schliesst, dass dann einestheils die Zäumung stets die gleiche bleibt, indem das Nachrichten derselben vermieden wird, und dass andererseits bei Militärpferden die Alarmbereitschaft der Truppe gesteigert ist, so kann die Halfternasenriemenschnalle m (Fig. 3) fortfallen (d. h. es verbleibt der übliche Halfterring l an seiner Stelle), während in diesem Falle die Führungshaken t (Fig. 5) entbehrlich sind und, wie vorhin erwähnt, durch einfaches Festnähen der rückwärtigen Lappenenden f (Fig. 4) ersetzt werden. An Stelle der nur der Trennbarkeit dienenden schlaufenartigen Verbindungen p zwischen Halftergenickriemen a und Halfternasenriemen o können auch die üblichen Halfterringe benutzt werden.

Wird hingegen auf die erhöhte Festigkeit der Halfter wenig Wert gelegt, dann kann die eben beschriebene untrennbare Ausführungsform durch Anordnung einer seitlichen Backenstückschnalle in eine trennbare umgestaltet werden.

Aus der Wagenbranche.

Glatte Wagengarnierungen. Die glatten Wagengarnierungen sind in den letzten Jahren wieder mehr zur Geltung gekommen, was wohl auf die modernen Wagentuche, welche in allen Farben, gestreift und kariert, in den Handel gebracht wurden, zurückgeführt werden darf. Auch erzielt man mit diesen Stoffen bei glatten Ausschlägen eine gute Wirkung. Glatte Wagenausschläge werden aber nur dann gut wirken, wenn sie wirklich sauber und dauerhaft hergestellt werden. Die Herstellung eines glatten Polsters ist nicht so einfach, wie das Aussehen desselben. Es wird nicht jedem Kollegen gelingen, gleich bei der ersten Anfertigung eine tadellose Arbeit zu erzielen. Schon die Stellung und Schnürung der Lehnfedern, die als erste Arbeit in Betracht kommt, erfordert eine besondere Sorgfalt.

Die Federn sollen hier besonders flach (d. h. ohne Bogen) und fest geschnürt werden. Ueber die Federn nagelt man die Leinwand. Alsdann zeichnet man sich auf dem Pappwerk die genauen Umrisse ab, lasse es aber vollkommen gross, so dass ringsum mindestens ein handbreiter Streifen bleibt, welcher zum straffen Ausspannen auf dem Rahmen und auch zum Ausspannen beim Einnageln dient. Beim zweifelhigen Polster hat man nur die Mitte und die Fälschungslinie abzuzeichnen, beim durchweg glatten Polster nur die Fälschungslinie. Nun spannt man sich das Pappwerk auf den Rahmen, legt eine Wergschicht auf, so dass das Polster eine Stärke von 3 Zentimeter erhält und heftet diese, mit einem darüber gelegten Stück Fassonleinwand, in der Mitte fest durch. Alsdann füllt man die Kanten gleichmässig nach und näht die Fassonleinwand auf den abgezeichneten Linien des Pappwerks fest. Nun garniert man mit einer krummen Garniernadel zweimal rundum, so dass man eine scharfe feste Kante bekommt. Auf dieses Polster legt man eine ganz dünne Schicht Ross-haare und heftet diese fest, damit sie sich nicht verschieben können. Nun lege man eine Tafel Watte darüber, welche man auch an der Kante anheften kann. Jetzt kann man das Tuch auf der Fälschungslinie an-nähen, muss aber darauf achten, dass es nach allen Seiten straff ausgezogen wird und bei gestreiftem Muster die Streifen nicht nach einer Seite verzogen werden. Beim zweifelhigen Polster, welches ein kissen-artiges Aussehen erhalten soll, werden die beiden Kanten in der Mitte auch garniert, so dass eine Spalte von 2 bis 3 Zentimeter bleibt. In diese Spalte näht man zwei Rundschnüre und eine Flachschnur oder auch nur eine Flachschnur. Jedoch müssen diese Schnüre oben und unten an-genagelt und straff ausgezogen werden. Beim Einnageln muss man darauf achten, dass man das Polster nach allen Seiten glatt und straff auszieht und die Kante auch parallel zur Wagenkante steht. Um oben eine saubere und glatte Kante zu erzielen, kann man auch die obere Kante des Polsters nach dem Einnageln zufüllen und garnieren. Diese Methode wird auch vielfach angewandt, denn die Kante kann dadurch viel genauer angepasst werden. Die Seitenteile zu offenen Wagen, bei welchen Kissen und Seiten-teile gut schliessen sollen, werden meistens auch in Fassonleinen gar-niert. Hierbei empfiehlt es sich, eine leichte Holzleiste vor dem Ein-nageln der Matratze an der hinteren und vorderen Kastenschwelle in einer Höhe von 8 Zentimeter zu befestigen, worauf Fassonleinen, Tuch und Fälschung genagelt werden und dadurch ein glattes und straffes Aussehen ermöglicht wird. Die Armlehnen bei offenen Wagen sind meistens aus Holz. Diese werden glatt bezogen und rundum eine Flachschnur genagelt. Das Seitenteil des verdeckten Wagens wird meistens auf stärkerer Pappe gearbeitet und unten am Sitzbrett und oben an der Armlehnenleiste an-genagelt. Armlehne und Seitenteil werden durch breite Borte verbunden. Als Kissen zu glatten Ausschlägen können nur Federkissen in Betracht kommen, denn Füllkissen müssen durchgehftet werden und bei glatten Ausschlägen soll eben alles glatt sein. Der vordere Kissenboden und die Klappe werden mit breiter Borte besetzt. Diese erzielen bei glatten Aus-schlägen eine gute Wirkung. Da eine Beschreibung bis ins kleinste hier zu weit führen würde, will ich zum Schluss nur auf Eigenheiten hinweisen, die noch beachtet werden müssen. Man verwende zur Anfertigung des glatten Polsters niemals Seegrass, dieses eignet sich dazu durchaus nicht. Das Polster soll an der Kante nicht stärker als 5—6 Zentimeter sein und ungefähr 1 Zentimeter über die Holzleiste überstehen. Dies wären die hauptsächlichsten Momente bei der Anfertigung einer glatten Wagen-garnierung. Mögen sie denjenigen Kollegen, die sich darin üben wollen, eine Richtschnur bieten.

F. T.

Die Garnierung des Wagenpolsters. Wir erhalten zu diesem Thema, das bereits in letzter Nummer der Beilage von einem anderen Kollegen besprochen wurde, noch einen eingehenden Spezialartikel, den wir unseren Lesern nicht vorenthalten dürfen. Man schreibt uns: „Nachdem ich in Nr. 3 der Fachbeilage das Zeichnen und Zuschneiden des Wagenpolsters in einfacher Weise beschrieben habe, so will ich in diesem Artikel die nächstfolgende Arbeit: die Garnierung (Füllen und Ab-heften) desselben beschreiben. Die Garnierung des Polsters ist eine Arbeit, die in grösseren Werkstuben meistens nur von älteren und in diesem Fache eingearbeiteten Kollegen gemacht wird. Denn diese Arbeit erfordert mehrfache Übung und genaue Beobachtungen kleiner Einzelheiten, die ich hier wiedergeben will. Man heftet sich das Pappwerk glatt und straff auf einen Holzrahmen. Dieses hat den Zweck, ein Zusammenziehen und Verziehen der Leinwand zu ver-hindern und dient gleichzeitig zur besseren Handhabung. Man fange mit der unteren Knopfreihe an und hefte genau, so dass die abgezeichneten Punkte genau aufeinander kommen. Die kleinste Abweichung von nur wenigen Millimetern bringt schon eine schiefe und nichtschliessende Falte hervor. Beim Füllen achte man darauf, dass man das Füllmaterial nicht knäuelweise und in grossen Mengen hineinfüllt, sondern dass es in kleinen Mengen gleichmässig verteilt und nicht zu fest gefüllt wird. Beim Legen der Falte verfähre man folgendermassen: Man schiebe den Füllstock von innen dicht bis zum Heftstich und streiche von aussen die Falte mit einer dünnen Garniernadel in ihre Lage. Bei einem gut gezeichneten und gut gefüllten Polster legt sich die Falte fast von selber. Wenn eine Falte nicht schliesst, so kann die Ursache eine dreifache sein. Erstens eine ungenaue Zeichnung, zweitens ein falscher Heftstich und drittens eine nicht genügende Füllung auf der Stelle, auf der die Falte zu liegen kommt. Letzteres merke man sich besonders. Die untere Kante des Polsters wird meistens zugenäht, nachdem man die unteren beiden Knopfreihen ab-gehftet und gefüllt hat. Die obere Kante bleibt offen, um das Einnageln des Polsters im Wagen zu erleichtern. Hat man das Polster fertiggefüllt, so ziehe man die Knöpfe ein, wodurch die Falten gleichzeitig fester an-gezogen werden. Alsdann nähe man die Fälschung an. Bei Polsterungen zu offenen Wagen wird vielfach von den oberen Ecken seitwärts nach unten ein Stoffstreifen mit einer Rundschnur oder einem Lackköder an-genäht, welcher zur glatten Schliessung des Winkels zwischen Rücklehne und Seitenlehne dienen soll. Bei den Seitenlehnen und Armlehnen, die in Form und Grösse meistens sehr verschieden sind, werden die Arbeiten im Zeichnen, Zuschneiden und Füllen ebenso gehandhabt wie bei der Rück-lehne. In einem späteren Artikel werde ich noch einzelne Dinge be-sprechen, die sich beim Polstern ergeben, so, wie das Durchreissen der Knöpfe zu verhindern ist, usw.

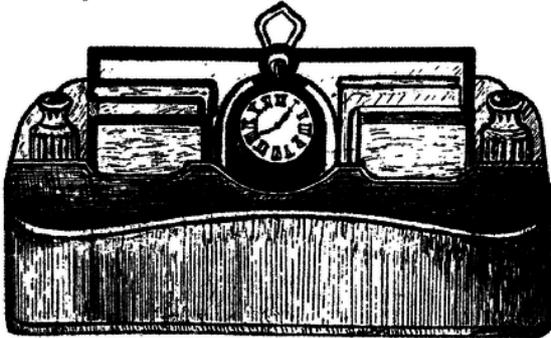
F. T.

Aus der Lederwarenbranche.

Das Autonecessaire. Bei der Herstellung eines Autonecessaires kommt es vor allen Dingen darauf an, alles, was in dasselbe hineingearbeitet werden soll, harmonisch zu gruppieren.

Für gewöhnlich enthält ein solches Necessaire ein oder zwei Flakons, ein Riechfläschchen, einen Spiegel, einen Block oder Notizbuch, eine Schreibtischplatte und vor allen Dingen eine Uhr. Ausserdem kann man vorn ein grösseres leeres Fach einarbeiten, in welches noch irgendwelche Sachen untergebracht werden können.

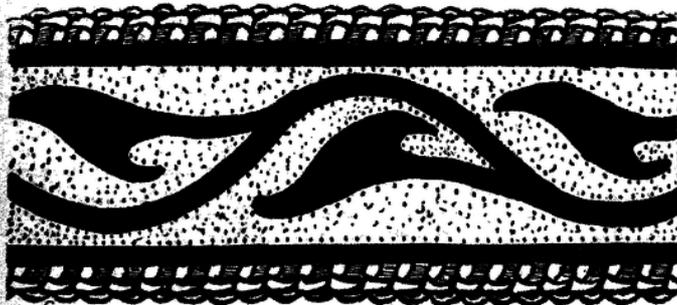
Nachdem man alle Sachen, die das Necessaire enthalten soll, beisammen hat, gruppiert man sich dieselben und stellt hiernach den Raum fest, den das Necessaire enthalten muss; natürlich müssen die Scheidewände zwischen den einzelnen Gegenständen mit bemessen werden. Dann wird zunächst der Boden und die Rückwand geschnitten, und zwar aus möglichst fester Pappe. Am Boden rundet man die vorderen Ecken ab, damit das Necessaire ein gefälliges Aussehen bekommt; auch der Rückwand gibt man oben ein wenig Fasson.



Nun schliesst man das Kaschet; den ersten Schluss misst man in der Länge genau ab; vorn an den runden Ecken wölbt man die Pappe vorher ein wenig, dann kaschirt man so viel mal dünne Pappe auf, bis das Kaschet die nötige Stärke und Festigkeit erreicht hat. (Gewöhnlich genügt etwa viermal.)

Will man das Kaschet recht dünn und elegant haben, so kann man auch eine Einlage von Blech machen, die man natürlich vorher formen muss. Dann genügt es, innen und aussen einmal dünne Pappe gegenzusetzen. Die oberen Kanten des Kaschets rundet man mit Sandpapier etwas ab. Jetzt schneidet man aus guter fester Pappe die Scheidewände zu, passt alles genau ein, nimmt dann die Wände wieder heraus, rundet auch hier die oberen Kanten ein wenig ab und bezieht nun die Wände und das Kaschet fix und fertig, streicht die Kanten ab oder lässt eine Goldlinie herumziehen und setzt dann die Scheidewände ein. An der Rückwand befestigt man ein paar kräftige Haken aus Eisenblech, natürlich mit Leder bezogen, vermittelt welcher das Necessaire in dem Wagen angebracht wird. Für Reisen per Auto empfiehlt es sich, das Necessaire vollständig geschlossen zu arbeiten, da ein offenes, wie das nebenstehende, sehr unter dem Staub der Landstrasse zu leiden hätte. H. W. — 1.

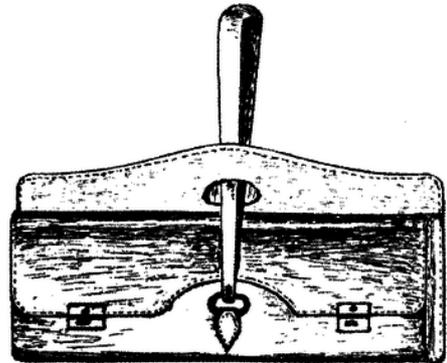
Flechtarbeiten. Seit der Zeit, dass die Nähmaschine ihren Eroberungszug auch in unserem Gewerbe angetreten und sich heute ihre dominierende Stellung mit Recht erworben hat, ist eine Handfertigkeit so nach und nach allmählich eingegangen, und zwar das Flechten. Erfreulicherweise hat sich nun in den letzten Jahren das Bestreben gezeigt, auch in dieser Hinsicht auf die Vergangenheit zurückzugreifen, und so sehen wir in unseren modernen Lederwaren auch schon heute an verschiedenen Artikeln statt der eingeschlagenen und gesteppten Kanten die Flechtarbeit wieder zu Ehren kommen. Unsere Abbildung zeigt uns das Bruchstück



eines Damengürtels. Einfacher Lederschnitt in Verbindung mit Flechtarbeit. — Auch Schreibmappen, Portefeulles, Zigarrentaschen, Photographierahmen, Reiseartikel usw. werden zum Teil heute so bearbeitet und erzielen wegen ihrer gediegenen und doch eleganten Ausführungen annehmbare Preise und finden flotten Absatz. Aber auch in der Geschirrbauerei lässt sich als Ersatz des sehr empfindlichen Lackleders und der schweren kostspieligen Metallbeschläge ein nach obiger Technik ausgeführtes Geschirr in eleganter Form herstellen, ohne an Dauerhaftigkeit einzubüssen. Als alter Geschirrsattler werde ich in einer der nächsten Nummern unserer „F.-B.“ versuchen, soweit es der Raum gestattet, darauf zurückzukommen, obschon auch hierin nichts Neues geboten wird, wie wir schon an den alten kunstvollen türkischen Sätteln und arabischen Zaunzeugen sehen können. C. K., Offenbach.

P. S. Die Herstellung der Flechtriemen, sowie die Erläuterung des Flechtens selbst folgt in nächster Nummer.

Die Notenmappe, welche hier im Bilde vorgeführt wird, ist durch den originell ausgeführten und auch befestigten Griff beachtenswert. Die bisher gebräuchlichen Griffe waren mit zwei Riemen befestigt, oder man hatte auch einen gewöhnlichen Taschengriff an Kanonen angebracht. Der erstere hatte den Nachteil, dass die Mappe nicht oder nur sehr schlecht



am Arm getragen werden konnte; auch bei dem zweiten stand die Mappe immer quer zum Körper. Hingegen bei dem hier gezeichneten legt sich die Mappe flach an den Körper. Der Griff besteht aus einem doppelten, sich nach unten verjüngenden Streifen, an beiden Seiten umgeschlagen. Das schmale Ende wird an einem Ringe befestigt. Das Ganze wird alsdann mit einem Lederstrippchen auf die Mappe aufgesteckt. Die sonstige Ausführung der Mappe ist aus der Abbildung ersichtlich. Die Mappe sieht sehr geschmackvoll aus. J. B.-Berlin.

Praktische Herrenportemonnaies. Die Modersaison ist vorbei. Die Reisenden schicken Bestellungen über Bestellungen ein, so dass im allgemeinen ein gutes Jahr vorausgesagt werden kann. Die Kleintaschenindustrie beherrscht immer noch die Situation auf dem Lederwarenmarkt. An diesem, auf die Dauer unleidlichen Zustande trägt aber nicht allein die Mode schuld, sondern zum grossen Teile die Sucht der Fabrikanten, immer und auf jeden Fall gewisse Artikel auf den Markt zu werfen. Nun sind viele Kapitalisten der Ansicht, die Taschenfabrikation muss doch einen grossen Profit abwerfen, da Taschen sowohl in den Auslagen der Konfitüren-, Bijouterie-, Schreibwaren-, Handschuh- und Damenkonfektionsgeschäften, und vor allen Dingen in denen der Warenhäuser zu sehen sind. Nur auf diese Weise ist es erklärlich, dass die anderen Branchen in der Fabrikation vernachlässigt werden. In Fachkreisen bricht sich die Erkenntnis immer mehr Bahn: wenn die Jagd mit der Trapeztasche nicht bald eingestellt wird, so wird die gesamte deutsche Lederwarenindustrie dauernd Schaden erleiden.

Es ist nicht rühmlich, hören zu müssen, dass eine Musterkollektion der anderen gleicht und seit Jahren, abgesehen von einigen Kleinigkeiten, Änderungen nicht vorgenommen werden, trotzdem völlige Einmütigkeit darüber herrscht, dass gerade die Portefeullesindustrie nur bei reichhaltiger und geschmackvoller Musterung zur Entfaltung gelangen kann. Wie auf allen anderen Gebieten des Wirtschaftslebens bedeutet auch hier Stillstand Rückgang. Dazu kommt, dass bei der Trapeztaschenfabrikation die Ausbildung der Lehrlinge stark beeinträchtigt wird. Wenn nun über kurz oder lang die Mode sich ändert, die Herren Fabrikanten dann mit aller Energie die bisher vernachlässigten Artikel forcieren, dann wird der Mangel tüchtiger und qualifizierter Arbeiter deutlich bemerkbar werden. Es sollte daher Aufgabe aller Interessenten sein, heizzeiten einzulernen und der Gesamtlederwarenindustrie, nicht bloss einer besonderen Spezialität ihre Liebe schenken. Bezüglich der Heranbildung eines brauchbaren Arbeiterstammes sind sowohl theoretische Abhandlungen, wie auch die Fachschulen à la Offenbach nur als Palliativmittel, als Anregungen zu betrachten. Von diesen Gesichtspunkten aus soll auch unsere Fachbeilage bewertet werden. Nichts verkehrter wäre, anzunehmen, als sollte mit den gegebenen Zeichnungen und Beschreibungen ein Geschirrsattler zum Portefeuller, oder ein Gürtelarbeiter zum Treibriemensattler umgewandelt werden. Der Zweck der Uebung ist, unseren Mitgliedern einen Einblick in die arbeits-technischen Verhältnisse der in unserem Verbands vereinten Berufsgenossen zu gewähren.

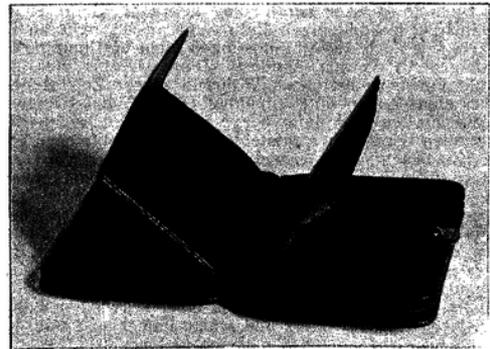


Fig. 1

Dies vorausgeschickt, will ich versuchen, unseren Lesern ein durchaus praktisches wie geschmackvolles Herrenportemonnaie (Fig. 1) zu veranschaulichen. Dabei betone ich nochmals, dass ein Nichtfachmann sich die Mühe ersparen soll, dies Portemonnaie nachmachen zu wollen, denn es erfordert neben vielen exakt gearbeiteten Modellen einen perfekten Portefeuller auf Tresor- und Rahmenarbeit.

Der Eisenrahmen, Grösse 7x10, wird mit dünn ausgeschärftem Leder überzogen oder, wie der Fachausdruck lautet, eingefasst. Die Aussenfalte auf der linken Seite ist zusammengefasst und bildet so eine Billettasche. Das Innere der linken Seite ist eine englische Separation. Unter der Klappe ein Marktäschchen mit Wand, aus demselben Leder wie aussen. Die rechte Aussenfalte ist eine sogenannte Sufflée- oder Doppelfalte. Das Innere bildet ein Geldbecken, welches 100 Mk. Silbergeld aufnimmt, ohne besonders aufzutragen. Selbstverständlich ist alles an diesem Portefeuille eingeschlagen. Das Innenfutter hat die gleiche Farbe wie das Aeusserere. Der Arbeitslohn für in Saffianleder stellt sich auf 21 Mk. pro Dutzend, in Seehundleder 24 Mk., Schlangen-, Eidechs- oder Krokodillleder 28 Mk. pro Dutzend.

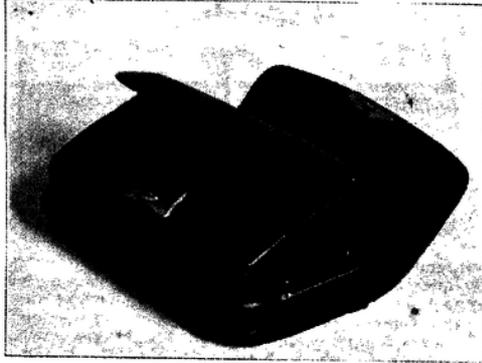


Fig. 2

Fig. 2 zeigt uns ein 11 Zentimeter langes und 6 Zentimeter hohes gewalktes Seehundbügeltresor mit Bombe, Kopf, Klappe und Flanken eingeschlagen. Havannafarben Kalbleder-Rondell, Schaffleder Separation, Flanken, Boden und Bügelkeile havanna gefärbt, bleiben roh.

Die Arbeitsmethode des Walkens ist in Kürze wie folgt. Ein Dutzend Unterteile werden innen gefärbt und verschränkt übereinander gelegt. Dann wird das klammfeuchte Leder über den Klotz gespannt und oben befestigt. Mit einer dünnen fast unzerreissbaren Hanfschnur oder Darmschnur werden die Falten eingezogen. Ist dies geschehen, so wird das Leder vorsichtig vom Klotz abgenommen, aus vierzehner Zink angefertigte Bleche eingelegt und in den Aussenfalten entsprechend grosse Faltenringe eingewängt. Sind auf diese Weise die Falten gleichmässig verteilt und dem Unterteil die nötige Fassung beigebracht, so werden sie mit gleich grossen fassonierten Pappstücken ausgestellt, damit sie sich beim Trocknen nicht verziehen.

W.

Ueber Lederbehandlung.

Das Färben des Leders. In den verschiedensten Branchen unseres Gewerbes spielt heute die Farbe des Leders eine führende Rolle. Namentlich in der Lederwarenbranche und in der Ledermöbelfabrikation erfordert die Mode die mannigfaltigsten Farbentöne. Es kann zwar an dieser Stelle das Färben des Leders nicht in der Weise besprochen werden, dass es jedem möglich sei, nach einem bestimmten Rezept jedes Leder mit einer xbelebigen Farbe zu versehen. Die besseren Leder in der Portefeullerbranche können nur durch geübte Arbeiter in den Lederfabriken hergestellt werden. Trotzdem wird schon jeder einmal in der Lage gewesen sein, selbst dem Leder eine bestimmte Farbe geben zu müssen und für diese Fälle wollen wir hier einige Richtlinien aufstellen.

Die Technik der letzten Jahrzehnte, insbesondere die Verwendung der Anilinfarben, hat das Lederfärben wesentlich erleichtert. Die Anilinfarben haben die Verwendung der Naturfarbhölzer ziemlich verdrängt, und doch ist es zu wünschen, dass man mehr zu diesen Farbmitteln zurückgreift, da sie eine grössere Haltbarkeit der Farben verbürgen. Die Anilinfarben reizen sehr leicht, und insbesondere, wenn nicht alle Momente, die man beim Färben berücksichtigen muss, beobachtet werden, sehr leicht zum Abfärben. An Farbhölzer kennen wir das Blau-, Rot- und Gelbholz, die nicht nur als Grundfarbe dienen, sondern auch durch geeignete Mischung eine ganze Reihe verschiedener Farbentöne hervorbringen. Diese Naturfarbhölzer werden nur in Wasser gekocht und diese Brühe in lauwarmem Zustande auf das Leder aufgetragen. Die Anilinfarben werden sowohl in Alkohol als auch in Wasser zur Lösung gebracht. Sehr empfehlenswert ist, und in unserer schnelllebigen Zeit nicht ausser acht zu lassen, dass diese Holzfarb- wie auch die Anilinfarben nicht erst unmittelbar vor dem Gebrauch hergestellt werden, sondern schon drei bis vier Tage vorher, um eine volle Farbe zu erzielen. Während dieser Zeit stelle man diese Lösungen verschlossen an einen dunklen Ort. Zumeist liegen die Dinge so, dass diese Farben erst dann hergestellt werden, wenn die Arbeit in Angriff genommen wird, daher entsteht das frühe Abbleichen und Abfärben der Farben. Zu beachten ist ferner, dass diese Farben vor dem Gebrauch durch Filtrierpapier filtriert werden, um die Farben von etwaigen Salzen zu befreien. Eine Tatsache, die auch sehr vielfach durch den schnellen Arbeitsprozess bedingt, ist, dass die Farben zu stark angesetzt werden, d. h. dass man bestrebt ist, den Grundton mit einem einmaligen Ueberstreichen zu erreichen. Den Arbeitgeber, der eine solche Zumutung an den Arbeiter stellt, mache man darauf aufmerksam, dass solches Leder die Farbe bald verliert, dass ausserdem das Leder leicht brüchig werden kann. Man trage die Farbe daher nur in einer schwachen Lösung auf und wiederhole diesen Auftrag öfters und warte immer so lange, bis der erste Auftrag genügend eingezogen ist, um eine gleichmässige, schöne Farbe zu erhalten. Bevor man das Färben des Leders beginnt, ist folgendes zu beachten. Vor allen Dingen ist eine der Hauptaufgaben, dass das Leder rein ist, dass es von Staub, Fettschichten und dergleichen befreit ist. Fett oder stark eingeseiftes Leder wäscht man am besten mit einer schwachen Sodaaflösung zuvor ab. Die Farblösung wird dann mit einem Schwamm gleichmässig aufgetragen. Man vergesse hierauf nie, das soeben gefärbte Leder mittels reinen Wassers zu bespülen, um eine dauerhafte Farbe zu erhalten. Ein sicheres Mittel, so gefärbtes Leder vor dem Ab-

färben zu bewahren, ist folgendes: Je nach Erfordernis kocht man in einem halben Liter Wasser 50 Gramm Kasein. Sobald es zu kochen anfängt, setze man noch einen Viertelliter Salmiakgeist zu. Nach vollständiger Auflösung aller Substanzen giesse man soviel Wasser zu, dass die ganze Lösung ungefähr 6 Liter beträgt. Dieses wird hierauf leicht mittels Schwamm aufgetragen. Dieser Auftrag ist vornehmlich bei solchem Leder anzuwenden, das vielfach Waschungen oder ständigen Reibungen (Leder-möbel) unterworfen ist. Vielfach tritt auch an den Arbeiter die Möglichkeit, fertige Gegenstände neu aufzufärben. Hierbei wird es in den seltensten Fällen gelingen, das Leder heller zu färben, als der Grundton der bisherigen Farbe und muss die Farbe stets einen Grad dunkler sein.

Bei dem Färben fertiger Gegenstände hat man immer mit der unangenehmen Tatsache zu rechnen, dass stellenweise der Narben verletzt ist und diese Stellen sich beim Färben unangenehm markieren. Ein einfaches Verfahren, das Ueberstreichen mit einer dünnen Lösung von Gelatine, verhindert das Eindringen der Farben an den verletzten Stellen. Grundbedingung ist natürlich, dass der Gelatineauftrag gut trocknen kann.

Die Färbung fertiger Gegenstände und insbesondere derjenigen, die aus porösem Leder (Schaffleder) hergestellt sind, empfiehlt sich am besten auf folgende Weise: 20 Gramm Borax werden in 2½ Liter Wasser gekocht und unter beständigem Umrühren etwa 35 Gramm Schellack zugesetzt. Dann nimmt man von der betreffenden Anilinfarbe soviel, bis dass der Farbenton erreicht ist, den man haben will. Solche Farben werden nach dem Erkalten filtriert und gleichmässig aufgetragen. Diese Zusammenstellung der Lösung ist eine Art Appretur, die noch durch eine oben schon bezeichnete Kaseinlösung überzogen werden kann. Wir betonen nochmals, dass diese Lösungen nicht zu scharf angesetzt werden, da sonst das Leder unbedingt in seiner Haltbarkeit Schaden erleidet.

Echt braune Farben lassen sich auch mittels einfacher Methoden erzielen. Allerdings gehört etwas mehr Zeit dazu, als in dem oben angezeigten Verfahren. So zum Beispiel erreicht man eine schöne kastanienbraune Farbe, wenn die ausgeschnittenen Lederstücke acht Tage zeitweise in einer Fichten- oder Adlerrindlösung liegen bleiben können. Diese Rinden erhält man gemahlen und sind sie mit Regenwasser aufzulösen, und zwar werden 1 Teil Rinde und 20 Teile Wasser genommen. Nachdem das Leder vollständig vollgezogen ist, hänge man es zum Trocknen auf und wiederhole diesen Prozess, bis die gewünschte Farbe erreicht ist. Eine andere aber weniger angewendete Art für die Erzielung einer dunkleren Farbe ist die Anwendung der Crownseife. Solch gefärbtes Leder ist im hellen Lichte zu trocknen. Die Neuzeit hat auch noch verschiedene Salze auf den Markt gebracht, die gleichfalls gute Resultate ergaben. So zum Beispiel Titan-Ammonium-Oxalat, Titan-Kalium-Fluorid, die schöne ledergelbe Farben ergeben, wenn sie mit Kupfersalzen und chromsauren Salzen abgetönt werden. Wir glauben an der Hand dieser einfachen Darstellung den Kollegen eine Richtschnur gegeben zu haben, die ihnen in manchen Fällen gute Dienste leisten kann, allerdings nur dann, wenn alles dabei beachtet wird und nicht die Hast des Tages ihnen die unbedingt nötige Zeit dazu raubt.

B.

Kleine Notizen

Ledernes Geld. Nach einer Mitteilung der „Led.-Ind.“ hat es in der russischen Kolonie Alaska auch eine Zeit gegeben, in der Geld aus Leder hergestellt wurde. Diese Münze diente lediglich dem inneren Handelsverkehr und war von der russisch-amerikanischen Handelskompanie in Umlauf gesetzt worden. Diese „Kolonialmarken“, welches die offizielle Bezeichnung für diese Münze war, bestanden aus quadratischen Lederstücken im Werte von 25, 10, 5 und 1 Rubel und unterschieden sich untereinander in Grösse, Stempel und Farbe. Die Scheidemünzen bestanden aus kleineren Lederstücken, welche an den Ecken beschnitten und durchlocht waren. Zurzeit machen die Sammler eine wilde Jagd nach diesen Raritäten und sollen nur zwei Personen eine vollständige Sammlung dieser eigenartigen Münzen besitzen.

Schirme für Kutscher hat man in Rom zum Schutze derselben bei Regenwetter an den Droschken angebracht. Sobald das Unwetter nachlässt, kann der Schirm zusammengeklappt werden. Diese Neuuerung erscheint uns sehr praktisch, auch dann, wenn dadurch das Ansehen des Wagens etwas verlieren sollte.

Als Londoner Neuheit wird eine Befestigungsart von Damengeldtäschchen gemeldet, die geeignet ist, einen Verlust des Täschchens fast gänzlich auszuschliessen. An der Rückseite des Täschchens ist ein schlaufenartiger Riemen angebracht, der ein Béroques aufnimmt und unten am anderen Teile des Täschchens mündet. Der Riemen geht durch einen schlaufenartigen Ring und eine Doppelschulle. Durch diese sinn-gemässe Einrichtung kann das Täschchen sowohl aussen am Gürtel als auch nach innen getragen werden.

Gebrauchsmuster und Patente

Patentschau. Vom Patentbureau O. Kraeger & Co., Dresden, Schlossstr. 2. Abschriften billigst. Auskünfte frei.

Angemeldete Patente: Kl. 63d. J. 11443. Rad mit mehreren Reifen. Camille Jenatzy, Brüssel. — Kl. 63d. P. 23165. Wagenrad mit federnden Speichen. Hartwig Otto Peck u. H. O. Peck. Automobile Wheel Company, Portland, V. St.

Gebrauchsmuster: Kl. 63e. 416180. Wagenrad mit Massivgummireifen. B. Polack, A.-G., Waltershausen. — Kl. 56a. 415955. Selbsttätig schliessender Sicherheits-Zughaken ohne Feder für Zugtiere. Will. Meckel u. Paul Cohn, Schöneberg bei Berlin. — Kl. 63b. 416291. Zugwagen mit selbsttätigem Ausgleich der Zugleitung. Franz von Miller, Ulm a. D. — Kl. 9. 413721. Geschütz- und Wagenbürste mit wechselbarem Stiel. Caspar Reichenböck, München.

Briefkasten der Redaktion

An unsere Mitarbeiter. Die nächste Nummer der F.-B. erscheint am 3. Juni. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 14. Mai, alle anderen Artikel bis zum 25. Mai erbeten.

Geeigneter Mitarbeiter für die Militäraffekten- und Ledermöbelbranche gesucht. Meldungen an die Redaktion der F.-B.