



Entschieden unbequemer zu reiten sind die Pferde mit sehr niederem, fleischigem Widerrist. Besonders dann, wenn sich ein flacher Rücken anschliesst und gleichzeitig auch ein flaches Schulterblatt damit verbunden ist. Hier handelt es sich um jenen Typus von Pferden, bei welchen das Rutschen des Sattels nach vorn eine ständige Erscheinung bildet, verursacht durch die schlecht geformte Rückenpartie in Verbindung mit dem flachen Schulterblatt. Trifft man nicht die nötigen Vorkehrungen, so kann das Reiten zum Verhängnis werden. Soll das Pferd in seiner Gangart nicht gehemmt oder in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden, so ist besonders darauf zu achten, dass die Schulterblätter vom Sattel nicht belastet und eingeeengt werden. Aus diesem Grunde sind auch die Sättel mit Vordertrachten zu verwerfen. Sie führen erfahrungsgemäss am leichtesten zu diesem Uebelstande. Bei Pferden mit niederem Widerrist und flachem Schulterblatt kann es indessen auch vorkommen, dass sich ein Sattel ohne Vordertrachten auf die Schulterblätter schiebt und in dieser Lage dazu beiträgt, dass das Pferd leicht strauclit und stürzt. Das Rutschen des Sattels über das Schulterblatt muss deshalb verhindert werden. Auf die natürlichste Weise geschieht dies, indem man das Gewicht des Reiters so weit als möglich im Sattel nach vorne legt. Dadurch wird der Sattel von selbst in seiner richtigen Lage festgehalten. Dem es leuchtet wohl ein: sobald der Reiter möglichst weit vorn im Sattel sitzt, wird er dessen Vorderpartie auch am meisten belasten; er drückt denselben sozusagen hinter den Schulterblättern fest. Ist dagegen das Gewicht des Reiters im Sattel weit nach hinten gelegt, so drückt er die Hinterpartie fest, während er vorn lose liegt. Bei flotter Gangart oder beim Sprung hebt er sich förmlich, und da ihm die Schulterblätter nicht genügend Halt bieten, so gleitet er eben über dieselben hinweg. Durch das Gewicht und die Bewegung des Reiters wird er sogar förmlich darüber geschoben. Neue Sättel kann man nun, sobald sie für ein derartiges Pferd bestimmt sind, schon beim Gurten danach einrichten, dass der tiefste Punkt im Sitz so weit als möglich nach vorn gelegt wird. Gleichzeitig kann auch bei der Anfertigung des Kissens damit gerechnet werden, da sonst durch eine unzweckmässige Polsterung die Vorteile des tief gegurteten Sitzes zum Teil wieder aufgehoben würden. Schwieriger gestalten sich die Reparaturen an Sätteln, sobald sie zu diesem Zweck überbracht werden. Handelt es sich um einen noch guten Sattel, an welchem das Leder noch zäh und elastisch ist, so kann an diesem noch ein Tiefergurteten vorgenommen werden. Das ist aber immerhin eine umständliche Arbeit, da der Sattel bis auf die Gurten blossgelegt werden muss. Auch macht sich dann gewöhnlich eine ganz neue Matratzierung nötig. Man wird daher erst versuchen, ob mit Regulierung des Kissens nicht der Zweck erreicht werden kann. Die Polsterung ist dann vorn so schwach als möglich zu halten. Wenn dann der Sattel noch zu hoch liegt, kann man den Kopf im Schraubstock etwas auseinanderbiegen. Der Sattel braucht vorn nicht höher liegen, als dass zwischen Widerrist und Kopteisen ein Raum von zwei Finger breit bleibt. Die Hinterpartie des Sattels muss dann so hoch als möglich gelegt werden, was gleichfalls am leichtesten auf dem Wege der Polsterung erreicht werden kann. Es muss jedoch dabei beachtet werden, dass das Polster von vorn nach hinten gleichmässig sich verläuft. Hat man auf diese Art den tiefsten Punkt im Sitz recht weit nach vorn gelegt, so dürfte in den meisten Fällen ein Vorschieben des Sattels abgeholfen sein.

Ein weiteres Hilfsmittel besteht noch darin, dass man die Sattelstrümpfen so weit als möglich nach vorn setzt. Bei der Anfertigung von neuen Sätteln soll dies schon immer beachtet werden, denn jeder Sattel liegt fester, wenn die Strümpfen dicht hinter den Orten stehen. In diesem speziellen Falle ist zu empfehlen, auf die Orte noch eine Strümpfe zu nähen oder zu nageln, mit deren Hilfe man dann den Sattel an seinem vordersten Teil richtig festziehen kann.

In besonderen Fällen sind noch die sogenannten Sattelvorgurten zu verwenden. Deren Anfertigung und Gebrauchsweise wird in einem besonderen Artikel behandelt werden. Es soll jedoch heute schon darauf hingewiesen sein, dass die oben geschilderten Massnahmen auf alle Fälle empfehlenswerter sind. Und nur dann, wenn mit denselben nichts erreicht werden kann, greife man zur Anwendung von Vorgurten.

## Aus der Wagenbranche.

**Ueber Autogarnierungen.** Es ist erstaunlich, welchen Aufschwung die Autoindustrie seit Einführung des „Klein-Auto“ genommen. Wurde noch bis Ende 1907 von den massgebenden Fabriken fast ausschliesslich der grosse Wagen auf den Markt gebracht, so ist nun das Gegenteil zu konstatieren.

Als der Ruf nach dem kleinen Wagen laut wurde, beeilte sich die Industrie, dem Verlangen gerecht zu werden, und als eine der ersten Firmen, die in der „Zucht“ der Kleinwagen schon 1907 einen Ruf hatte, ist mir eine Frankfurter Firma bekannt. Auch wurden dort zu der Zeit schon Preise bezahlt für Garnierungen, die manchem Autosattler fast unmöglich vorkamen. Man konnte sich gar nicht erklären, dass für den Preis Autogarnierungen angefertigt werden könnten. Heute hat die Konkurrenz schon ihr möglichstes getan. Die Preise für ihre Arbeiten auf die ähnliche „Höhe“ zu bringen, die bei oben erwähnter Firma schon seit langem in Kurs waren. Zu dem sorgt schon die Polsterheftmaschine dafür, die Garnierung so billig als möglich herzustellen.

Wie nun hier in Deutschland Garnierungen angefertigt, welches die Preise dafür sind und wie die Qualität, darauf will ich hier jetzt des näheren nicht eingehen, nur kurz bemerken, dass augenblicklich nicht mehr solche Akkordpreisdifferenz vorhanden wie früher, und sich die Preise jetzt in puncto „Höhe“ einander nicht viel nachgeben. Auch die Arbeitsmethode gleicht sich im wesentlichen, alles wird vorher auf Rahmen gearbeitet, im Gegensatz zum Ausland, zum Beispiel Genf, Paris und anderen Städten, hier fällt die Rahmenarbeit ganz weg, es wird gleich in den Kästen „eingehaut“.

Der Kasten ist mit Federleinwand ausgespannt, was von Hilfskräften besorgt wird. Auf diese Leinwand wird das Modell aufgezeichnet und nun beginnt das Garnieren. Die unterste Reihe Knöpfe wird zuerst eingezogen. Alsdann beginnt das Ausstopfen. Man kann nun ein Teil Polstermaterial auflegen, Seitenteile und Rückenpolster je für sich, und zieht die Knöpfe ein; oder man bedient sich der meist angewendeten Art,

man macht Pfeife für Pfeife, wobei dann die oberen Knöpfe lose eingezogen sind, und so die Möglichkeit geben, das auf Hand und Arm liegende Material einfach einzuschieben. Zum Schluss werden, wenn der Kopf schon fertig ist, die oberen Knöpfe festgezogen und verknüpft. Als letzte Arbeit kommt das Zunageln der Matratze unten im Kasten, wobei man es dann auch noch in der Hand hat, die eine oder die andere Pfeife durch mehr oder weniger Anziehen zu regulieren. Dies ist im grossen die Methode, wie man sie in Paris antrifft, und ist mir eine Firma bekannt, wo von einem Arbeiter ein Viersitzer, auf diese Art gemacht, in 8. ja sogar 6 Stunden geliefert wurde. Direktes Akkordsystem gibt es meines Wissens nicht, doch erhalten gute Arbeiter einen annehmbaren Stundenlohn, bei zehnstündiger Arbeitszeit. Auch in sonstigen Wagen-Typen ist betreffs Leistung das gleiche Verhältnis. Bei Landauletts, welche ebenfalls in kurzer Zeit (drei Mann 10 Stunden) geliefert werden, wird die Matratze fix und fertig auf einen Holzrahmen gemacht, der dann in den Kasten eingeschraubt wird. Doch ist diese Methode nicht allgemein.

In den meisten Fällen sind diese Wagen für den Export bestimmt und bekommt die Firma ihre Erzeugnisse höchst selten wieder zu sehen, und lässt diese Arbeit in puncto Qualität in der Regel oft zu wünschen übrig. Auch wird schon mancher Kollege bei näherem Anschauen eines Pariser Fabrikates sehr enttäuscht gewesen sein, doch zum Schluss noch das eine: Nicht alle Pariser Fabrikate dürfen über einen Kamm geschoren werden, es wird auch von dort viel Erstklassiges auf den Markt gebracht.

## Aus der Lederwarenbranche.

**Was wird uns der Herbst an Neuheiten bringen?** Nach den Berichten der verschiedenen Fachzeitschriften ist heute noch nicht klar zu ersehen, ob die launenhafte Dame, „Mode“ genannt, sich der Leder-tasche wieder zuneigen wird oder ob sie der Stofftasche noch weiter den Vorzug geben will. Fast scheint das letztere der Fall zu sein. Das ausnahmsweise schöne trockene Wetter dieses Jahres hat die Stofftasche sehr begünstigt, es kann aber damit gerechnet werden, wenn der Herbst mit seinen trübenden Nebel- und Regentagen einzieht, dass dieses der Stofftasche aus Samt und Seide kaum zuträglich sein wird.

Die „Lederindustrie“ schreibt über die Leipziger Messe folgendes:

„Den Hauptkonsum deckte wieder die Damenhandtasche, die bei grosser Auswahl in Neuheiten flotten Absatz fand. Statt der Lederhenkel bemerkt man durchgehends Schnursträger, teils mit, teils ohne Quasten. Nachfrage fanden ferner Husarentaschen mit Ueberschlag statt des Bügels. Meist sind die Taschen am unteren Teil mit schweren langen Fransen versehen. Das Material weist in erster Linie weiche, helle Ledersorten auf, die zum Teil mit Samtstreifeneinsätzen wirkungsvoll verziert sind. Eine reiche Auswahl wurde ferner in Brokatttaschen geboten. Der Artikel lässt keine Massenproduktion zu, da hier die Handarbeit vorherrscht, was die Herstellung wirklich schöner Sortimente möglich macht. Diese Taschen sind mit Gold- und Silberschnüren, mit Perlen reichlich und geschmackvoll geschmückt. Bei guten Preisen bot der Artikel Gelegenheit zu Umsätzen. Samttaschen mit Stickereien und Metallbügel, sowie Perlentaschen waren auch zahlreich anzutreffen. Neu sind ferner Taschen für verschiedene Zwecke aus Autoleder, d. i. ein kräftiges Rindleder mit starkem Lacküberzug, der das Abwaschen erlaubt. Ferner bemerkte man Neuheiten im altdeutschen und ägyptischen Stile sowie Bolerotaschen. Für Theaterzwecke wurden sehr vornehme und in ihren hellen Farben und feinen Handstickereien entzückend wirkende Pompadours bemustert, für Liebhaber feiner Alligatoraschen war eine stattliche Auswahl in echt amerikanischen Hornbockfabrikaten vertreten. Der Umsatz war ein leidlicher zu nennen; er kam dem der Vorjahrmesse nicht ganz nach. Hervorzuheben ist die Bevorzugung guter Qualitätsarbeit. In anderen Lederwaren (Portemonnaies, Koffer, Reiseartikel usw.) waren Neuheiten kaum zu entdecken.“

„Luxus und Bedarf“ lässt sich über „Pariser Neuheiten“ folgendes berichten:

„Die aus Leder und aus Stoff hergestellten Damentaschen werden sich im Herbst als feindliche Brüder gegenüberstehen, und es ist die grosse Frage, welche Artikel den Vorzug erhalten werden. Anfänglich hatte es den Anschein, als ob die Stofftasche geneigt sei, ihrem Rivalen für einige Zeit wieder das Feld zu räumen. Vielleicht dachte man, dass die Ueberfülle an Stickereitaschen deren eigenen Ruin herbeiführen werde. Aber das ist nicht der Fall gewesen. Der Markt ist jetzt, nachdem er mit Canvasstickereitaschen in hellen Farben für sommerliche Zwecke überflutet war, mit Taschen aus anderen Geweben, für jeden Zweck passend, reichlich versehen. Das Grundmaterial ist meist Canvas in dunklen Farben mit Stickereien, Perlen oder Samtapplikationen bedeckt; sogar daumennagel-grosse Spiegelchen, die von einem Gitterwerk aus Seide gehalten werden, bilden einen Teil des Dessins.“

Wie es scheint, sucht man für Taschen aus Leder den anreizenden Einfluss in der Vielfältigkeit der Formen. Zum Vorwurf haben die Stickereitaschen gedient, denn viele Modelle sind mässig gross und flach, und das Rückenteil ist zu einem langen Ueberschlag verlängert, der die ganze Front deckt. Eine der neuen Formen dieser Art weicht sich gegen den Boden zu aus, während der Ueberschlag nach innen geschweift ist. Die so gebildeten Spitzen haben Metallbeschläge, die dem doppelten Zwecke der Zierde und der Nützlichkeit dienen, da sie ein Sichzusammenrollen und Ausderformkommen der Ecken des Ueberschlags verhüten. Eine andere neue Tasche — eine der grössten und flachsten — ist am Boden in drei Bogen geschnitten und an einen etwas weniger stark ausgebogenen Bügel montiert. Diese Form hat keine Aussentasche, dieselbe ist fast ganz auf die Ueberschlagtaschen beschränkt und wird durch den Ueberschlag vollständig verdeckt. Da die Aussentasche häufig zum Tragen kleiner Pakete missbraucht und dadurch der Gesamteindruck geschädigt wurde, so nützen die Fabrikanten dieselbe neuerdings zur Aufbewahrung des kleinen viereckigen Spiegels und Puderetuis aus, wobei die Tasche in der Mitte festgesteppt wird, so dass sie zwei Teile bildet. . . .

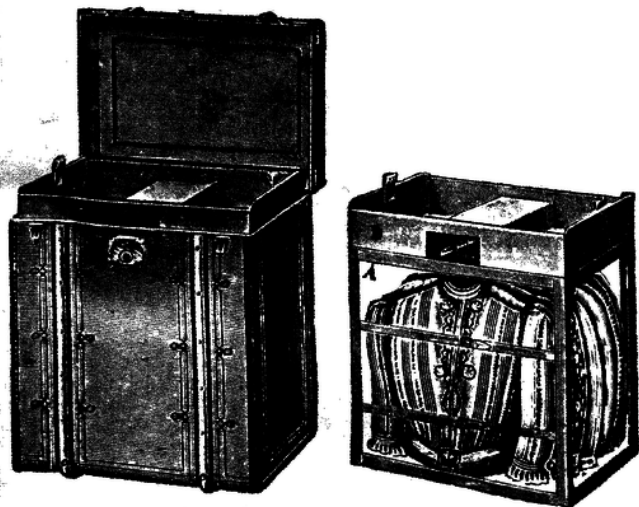
Es sind Muster aller oben erwähnten Formen — sowohl grosse und kleine Enveloppetaschen, kombinierte Börsen und Kartentaschen und kombinierte Börsen und Vanity-bags mit doppelten Klappen mit vergoldetem Klammerverschluss — in vier kompletten Serien nur in Seehund-

Jeder ausgeführt am Marke. Sie werden verkauft unter den Namen: „Alézin“, „Lierre“, „Futaie“ und „Fumeron“, den Farben entsprechend, die kastanienbraun, efeugrün, eine Mittelfarbe von olivgrün und rauchgrün, mit einem leichten Stich maron darin, sind. Alle haben sehr lange Cordelières aus gelochtenen flachen Seidenschnüren, vier Schnüren zu jeder Kordel, und flache Quasten. Nur Saffiantaschen von Fabrikanten feinsten Waren haben Ledergriffe; die runde Schmur und kurze Ledergriffe bezeichnen die Tasche als zweitklassig, wenn sie nicht zur Kategorie der Motor- und Reisetaschen zählt.

Auch neue Methoden, die Tasche zu tragen, haben sich herausgebildet. Es ist nicht mehr modern, die Tasche über die Schulter geschlungen zu tragen, oder lang am Arm bis an die Knöchel herabhängend. Entweder wird die Cordelière oder der lange Ledergriff um den Arm gewickelt und der Bügel der Tasche mit der Hand gefasst, oder die Cordelièretasche wird in der linken Hand getragen und das Ende der Cordelière — die quer über das Kleid laufen muss — in der rechten Hand. Der Arm oder die Arme, die mit der Tasche belastet sind, müssen ganz gerade am Körper herabhängen.

Ein ziemlich tiefes Blau ist die Lieblingsfarbe für kleine Saffianlederwaren; die Kartentaschen und pocket-books haben gewöhnlich eine feine silberne oder vergoldete Metalleinfassung. Enveloppeformen sind die bevorzugtesten Taschen in diesem Leder, sowohl in schwarz wie in blau. Viele haben runde Knöpfe in der Grösse eines Francsstückes in durchbrochenem Silber mit Simili oder Staubperlen. Diese Taschen existieren in drei Grössen, die grössten in der Länge von 10 Zoll, die kleinsten von 6 Zoll. Verschiedene Nuancen grau, schiefer- und lavendellblau werden für weiche Ledertaschen von französischen Fabrikanten meistens verwendet, aber auch englische Rennleder Taschen in hellem Senfgelb verkaufen sich gut. Garnierte Reisetaschen werden in hellrotem Saffian bevorzugt.

**Blusen-Koffer.** Wenn der „gewöhnliche Sterbliche“ sich auf Reisen begibt, so pflegt er seinem Koffer nicht mehr an Garderobenstücken und Toilettegegenständen einzuverleiben, als unbedingt erforderlich ist. Anders die Dame der „vornehmen Welt“. Wenn sie in eines unserer Modehäcker, nach der Schweiz oder an die Riviera geht, so will sie den Modéluxus, den sie daheim getrieben, nicht nur nicht entbehren, sondern sucht ihn möglichst noch zu übertreffen und durch noch grösseren Aufwand zu glänzen. Gehört es doch hier zum guten Ton, am Tage drei- bis sechsmal, wenn möglich noch öfter, die Toilette zu wechseln. Diesem Bedürfnis trägt der hier abgebildete Blusen-Koffer Rechnung, der lediglich zur Aufnahme von zehn Blusen bestimmt ist.



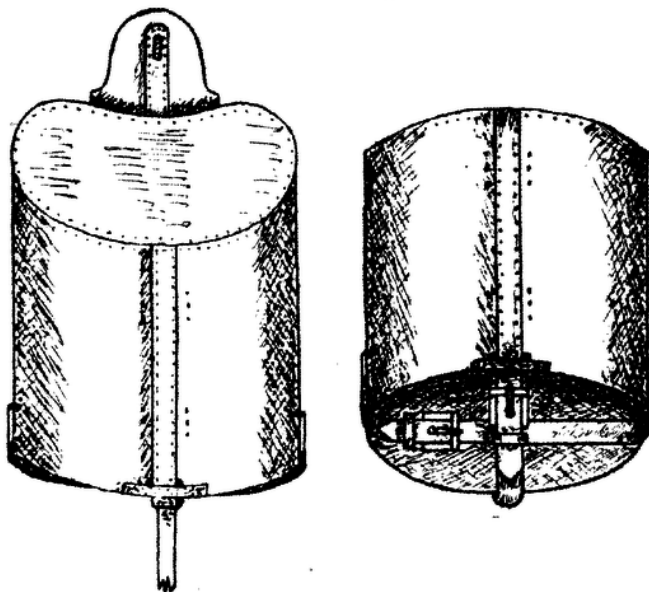
Die Konstruktion genannten Koffers ist ebenso einfach als zweckentsprechend. Die innere Einrichtung besteht aus den beiden Einsätzen A und B. Während der obere Einsatz B nur für Kleinigkeiten, als da sind Handschuhe, Schleier, Schals, Bänder, Krawatten usw. bestimmt ist, dient der untere Einsatz A, eigentlich nur ein Rahmen, zur Aufnahme der Blusen. Zu diesem Zweck ist Vorder- und Hinterteil durch einen Nickelbügel verbunden, der in gleichen Abständen mit 10 Einschnitten versehen ist, in welche die Haken der Blusenbügel genau hineinpassen. Diese Anordnung ist auf unserer Abbildung deutlich sichtbar. Das Arrangement ermöglicht, ohne längeres Suchen jede gewünschte Bluse sofort dem Koffer zu entnehmen und ist ein gegenseitiges Drücken, wie es doch bei dem sonst üblichen Uebereinanderpacken ganz unvermeidlich wäre, gänzlich ausgeschlossen. Die Sachen leiden auch bei längerem Transport nicht im geringsten, da sie ja in dem Rahmen genau so glatt wie daheim im Schrank hängen. Ueber die sonstige innere Ausstattung ist wenig zu sagen. Zum Auskleben verwendet man blauen oder noch besser silbergrauen Satin. Der Deckel wird wattiert; in denselben spannt man einen „Spiegel“ von Schnur oder Borte.

Diese Art Koffer werden sowohl in Rohrplatte als auch — wie der hier in Frage stehende — in Holz angefertigt. Man bevorzugt hierfür das Pappelholz, das besonders leicht und dabei doch widerstandsfähig ist. Der Koffer wird innen gut ausgehäutet und aussen mit prima Segeltuch bezogen. Alsdann wird er grundiert, gestrichen, schabloniert und lackiert. Zum Beschlagen der Kanten benutzt man entweder Rindleder, Hornleder oder Eisenblech. In bezug auf Dauerhaftigkeit gebührt dem Hornleder unbedingt der Vorzug. Die Bügel werden gut vernietet und von innen mit Kammzwecken ausgenagelt, um eine innige Verbindung zwischen Koffer und Bügel herzustellen. Beim Annachen von Schloss und Schlossschützern, die unbedingt massiv genietet und nicht, wie es vielfach geschieht, einfach umgeschlagen werden müssen, ist besondere Sorgfalt darauf zu legen, dass alles gut klappt und ohne Anstoss schliesst. Auch

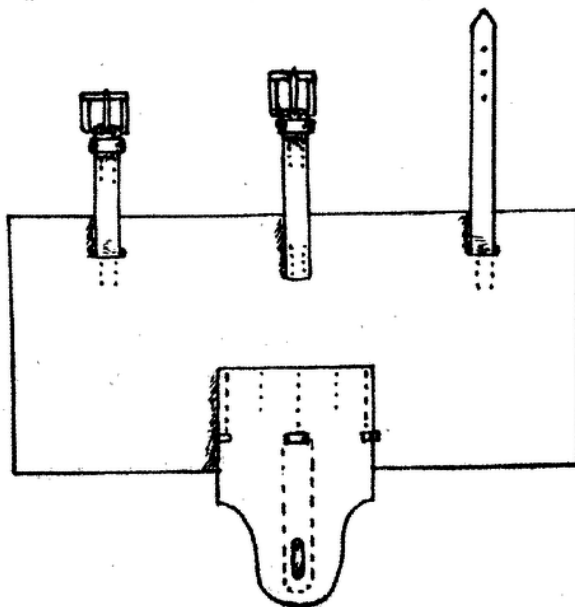
der Griff auf dem Deckel muss sehr sorgfältig vernietet werden, da er sehr viel zu halten hat. Innen hat man vorher ein Stück kräftiges Segeltuch untergeleimt, um den Nieten mehr Halt zu geben. Das Auskleben haben wir vorher schon kurz erwähnt und hätten nur noch hinzuzufügen, dass hier besondere Sorgfalt zu verwenden ist, da Satin leicht den Leim durchlässt. Zum Schluss wird der ganze Koffer nochmals lackiert und ist dann, wenn er genügend getrocknet und die Metallteile mit einem weichen Lappen abgerieben sind, verkaufsfertig. T. G.

### Aus der Militäreffektenfabrikation.

**Kochgeschirrfuteral für Kavallerie.** Dasselbe ist aus angebräuntem Leder hergestellt, wie alle anderen Ausstattungsstücke der Kavallerie. Figur I oben und Figur II, von unten gesehen, stellt uns ein solches dar. Figur III zeigt uns die Vorarbeiten dazu. Das Hauptstück, welches das Futeral bildet, ist aus starkem Leder hergestellt und ist 52 Zentimeter



lang und 21 Zentimeter hoch. Die obere Kante, wo der Boden eingnäht wird, wird abgeschrägt, sowie auch der Boden, welcher doppelt ist. Die Traglasche ist aus einfachem, starkem Leder hergestellt und ist 18 Zenti-



meter breit und bis zum Ausschnitt 12 Zentimeter hoch. Der Krampenausschnitt wird mit einem Belag benäht, um die Tragkraft besser herzustellen. Alsdann wird die Lasche auf das Hauptstück festgenäht und oben mit einem Nähriemen verstochen, wie ja auf Figur III zu sehen ist. Nun folgt die Besetzung der beiden Schnallstössel und Struppe, welche folgende Grösse haben: das äussere Schnallstössel ist 11 Zentimeter und das mittlere ist 13 Zentimeter lang, aber ohne Umbug gerechnet. Die Struppe ist 24 Zentimeter lang. Mit dem mittleren Schnallstössel wird unten ein zirka 60 Zentimeter langes braunes Band mit festgenäht, zum Herausziehen des Kochgeschirrs. Hat man das Teil besetzt, so wird es an den beiden Kanten zusammengenäht (bezw. gestossen). Nachdem es gut ausgeklopft ist, wird es dann mit einer 30 Zentimeter langen Struppe benäht und innen zwei Schlaufen festgenäht, durch die dann das Band, zum Herausziehen, durchgezogen wird. Hat man dies alles gemacht, so wird der Boden eingnäht und verputzt. A. Sch.

