

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer 12

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

24. November 1911

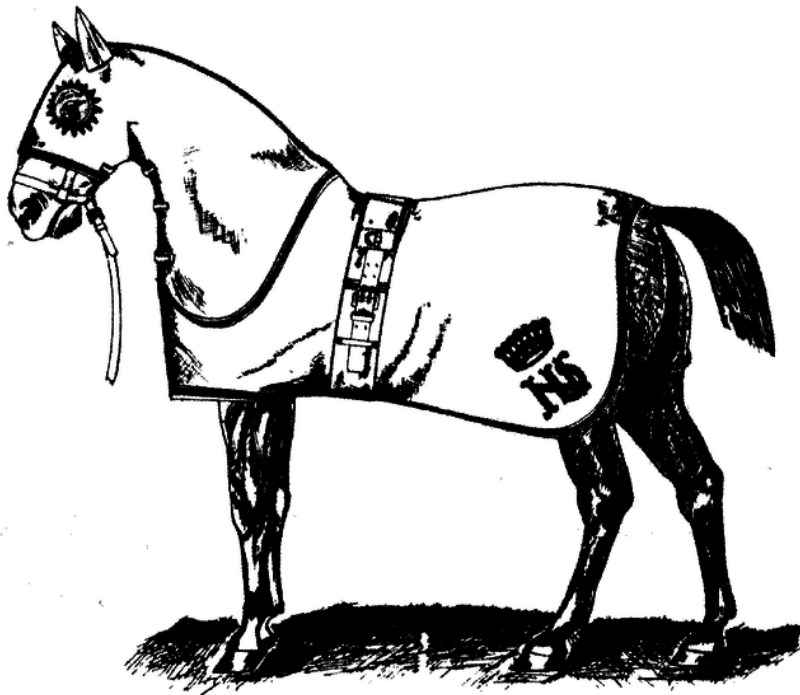
Bahndecken.

Diejenigen Artikel, welche für Pferdepflege bestimmt sind, nehmen innerhalb unseres Berufes einen breiten Raum ein. Und das nicht umsonst. Die Leistungsfähigkeit und das gute Aussehen des Pferdes steht mit der Pflege desselben im innigen Zusammenhange. Unter Pferdepflege versteht man aber nicht nur die regelmässige Bearbeitung mit Bürste, Striegel und Mähnenkamm. Es gehören vielmehr hierzu eine Menge Artikel und Werkzeuge, welche manchem Pferdebesitzer und auch manchem Sattler gar nicht bekannt sind, deren Anwendung oder Gebrauch aber bei diesem oder jenem Pferde notwendig wäre. Namentlich die Glied-

massen, welche am meisten Verletzungen ausgesetzt sind, erfordern eine zweckmässige Behandlung. Desgleichen müssen üble Eigenschaften auf diese oder jene Weise abgewöhnt werden. Und ein einsichtiger Pferdepfleger wird dies zunächst immer auf dem Wege einer guten Behandlung zu erreichen suchen, bevor er zur Anwendung von Zwangs- und Dressurartikeln greift. Dabei soll gleich erwähnt werden, dass die Notwendigkeit der Anwendung von Dressurartikeln zumeist aus schlechter Pflege und Behandlung resultiert. Schliesslich müssen die Pferde ausreichend gegen Witterungseinflüsse geschützt sein, gegen Regen, Kälte u. a. m. Diesem Zwecke sind die Decken bestimmt, welche wir heute zum Gegenstand einer genaueren Betrachtung machen wollen.

Die Decken haben, je nach der Art, nicht allein dem oben genannten praktischen Zweck Rechnung zu tragen, sondern sollen auch gleichzeitig als Schmuckstück dienen und die Leistungsfähigkeit und den Geschmack des Pferdebesitzers nach aussen hin dokumentieren. Es besteht auch kein Zweifel, dass dies letztere mit der sorgfältigen Auswahl und akkuraten Anfertigung einer kompletten Decke zu erreichen ist. Und wenn man beim Menschen sagt: Kleider machen Leute! so ist dieses Sprichwort im gleichen Masse auf Pferde anzuwenden. Denn es wird niemand leugnen können, dass ein gut gepflegtes Pferd, in eine geschmackvolle und passende Decke gekleidet, für jeden Fachmann eine Augenweide ist. Unter kompletter Bahndecke versteht man Decke und Kopfstück nebst Deckengurt. Letzteren rechnet man schon deshalb dazu, weil er in der Farbe mit der Decke übereinstimmen muss. Unter den Decken selbst unterscheidet man wieder solche mit festem und solche

mit losem Bruststück. Die ersteren sind weit mehr gebräuchlich und verbreitet, trotzdem dieselben weniger praktisch zu nennen sind. Die Decken mit festem Bruststück beginnen bekanntlich immer zuerst vorn schadhalt zu werden. Dies rührt daher, dass die Pferde, wenn sie mit der Decke im Stall stehen, beständig an der Krippe herumschneuern, wobei selbstredend die Decke stark in Mitleidenschaft gezogen wird. Bei einer Decke mit losem Bruststück kann hier insofern vorgebeugt werden, als man das Bruststück einfach abnimmt, sobald das Pferd in den Stall kommt. Der Grund aber, warum trotzdem die letzteren weniger gebraucht werden, liegt wohl darin, dass dieselben erheblich teurer sind als die anderen. Denn die Preise variieren je nach der Qualität um 10--15 Mk. Unter Figur 1 ist eine Bahndecke, aufgelegt, mit festem Bruststück und Kopfstück veranschaulicht. Da dieselbe als Winterdecke gedacht ist, so verwendet man als Stoffart Kirsey oder Wolldries. Ersterer ist entschieden dauerhafter und solider. Die Decken können in jeder Farbe angefertigt werden, und ist hierbei lediglich der Wunsch und Geschmack des Käufers ausschlaggebend. Indessen wollen wir nicht verhehlen, dass Decken aus Stoff mit hellem Grund und dunklem Besatz allemal am vorteilhaftesten wirken. Der Rand, sowie am Kopfstück die Augen und Ohren sind mit breitem Band eingefasst, welches nicht nur die Dauerhaftigkeit erhöht, sondern auch das geschmackvolle Aussehen der Decke erheblich fördert. In der gleichen Art und Ausführung sind auch die Sommerdecken. Der Unterschied liegt eben nur in der dazu verwendeten Stoffart. Bei diesen gilt hierfür Leinen oder Halbbleinen, gleichfalls in allen erdenklichen Mustern und Farben.



Auch kommt bei Sommerdecken die Kopphaube fast gänzlich in Wegfall. Die letzteren haben hauptsächlich den Zweck, das Pferd gegen Staub und Belästigung von Fliegen zu schützen, während die Winterdecken gegen Regen und Kälte verwendet werden. So z. B., wenn das Pferd aus dem warmen Stall nach der Reitbahn geführt wird, und gleichfalls wieder, wenn es nach dem Reiten in erhitzten Zustände nach dem Stall gebracht wird. In diesen und noch anderen ähnlichen Fällen genügt eben die blossе Decke nicht und gehört zur Vervollständigung die Kopphaube dazu. (Fortsetzung folgt.)

Aus der Wagenbranche.

1. Bilder von der Berliner Automobil-Ausstellung. 2. Die moderne geschmackvolle Auto-Landaulet-Garnierung.

Von Paul Reibestahl, Frankfurt a. M.

(Nachdruck verboten!)

Im verflossenen Monat erstand und erstarb zu Berlin die Internationale Automobil-Ausstellung, und fast vier Wochen danach „beilitt“ sich die, ich möchte schier sagen, gesamte Fachpresse, ihren Lesern das Geschautе zu schildern, eventuell zu skizzieren.

Ich tue hiermit das gleiche.

Die Entwicklung des Automobils schlug, wie hier schon oft erwähnt wurde, von allem Anbeginn ein rasendes Tempo ein und die Begleiterscheinungen „Ausstellungen“ hielten anfänglich getreulich Schritt.

Das Finale aller dieser Veranstaltungen sind die von den Gummifabrikanten in Szene gesetzten Reklamen, die in brünstigem Aufdrängen nach Dirnenart der schon auf das anwidernde Gebaren eingestellten Menschheit kund und zu wissen tun, dass 99% Prozent aller ausgestellt gewesenen Automobile mit dem Dauerreit „Platz nicht“ montiert gewesen seien.

Bei rennspornlichen Ereignissen wird die rein objektiv grundeigentlich zu haltende Reklame zur Sensation gestempelt, die dann oftmals nur so zurecht gedreht werden kann, dass man die Sekunde, um die sich's schliesslich dreht, von einem Mathematiker in Million Teilchen (Teile kann man da nicht sagen!) zerlegen lässt, um nunmehr die Ueberlegenheit über die Konkurrenz klipp und klar beweisen und in den Spalten der Fach- und Tagesblätter in äusserst grossen, meilenweit gesperrten Lettern gehörig breittreten zu können!

Die Reklame der Karosserie- und Automobil-Aussteller ergeht sich niemals so rabiat; sie lassen vorerst in begreiflicher Scheu eine gewisse Dosis Reserviertheit obwalten, die ihre gewichtige Ursache hat.

Denn dessen muss man sich immer eingedenk bleiben: die Ausstellungen werden mit einem lachenden und einem weinenden Auge von den Ausstellern begrüsst!

Das lachende, das optimistische Auge sieht freudig erregt voraus das Erstaunen der Konkurrenz, wenn man ihr durch das, was man eigens zu diesem Zwecke konstruierte, zeigen kann, „was eine Haake ist“, es freut sich nebenher aber auch über all das Schöne, Herrliche, in Akkuratesse und höchster Vollendung sich Darbietende, was in reichlicher, strahlender Fülle auf anderen Ständen zu erblicken ist und Anregung nach anderer als der persönlich eingeschlagenen Richtung bringen dürfte.

Das weinende, pessimistische, alles, und vor allem den Unkostenpunkt reiflich erwägende Auge sieht alles trübe und verschleiert, verursacht durch einfache, nackte Kalkulation bei gänzlicher Ausserachtlassung etwa günstig eintretender Eventualitäten, es berechnet, dass durch das ewige „Ausgestelle“ sehr leicht die schiefe Ebene des wirtschaftlichen Bankrotts betreten werden könnte.

Diese schwerwiegenden Rückschlüsse haben es wohl zuwege gebracht, dass der rasende Geschwindritt der Automobilfabrikation sich nicht auch im gleichen Masse in den Ausstellungen weiterhin offenbare und man be-

gann vor Jahren dem Rufen und Verlangen nach alljährlichen Autoausstellungen nicht mehr Gehör zu schenken, man bremste, weil selbst den exklusivsten Automobilindustriellen die Sache zu kostspielig wurde.

Diese Einschränkung bedingte einzig und allein das Vernünftigkeitprinzip; angeregt durch führende Firmen, fand die Massnahme bei den kleineren freudigen Widerhall.

Nicht mit Unrecht betrachtet man Ausstellungen als Gradmesser für den Kulturfortschritt der einzelnen Nationen, und da muss man sich doch wundern, dass der Kulturfaktor Ausstellung im allgemeinen noch gar nicht einmal so alt ist.

Aus Hans Krämers „19. Jahrhundert“ entnehme ich, dass die erste offizielle Ausstellung im Jahre 1795 zu Paris ihre Pforten öffnete, eine schon im Jahre 1791 zu Prag stattfindende wird als solche geschichtlich nicht bestätigt, da selbige einen mehr messeartigen Charakter trug.

Eine Schwäche zeitigen alle modernen Ausstellungen: sie suchen ihre Stärke darin, Neues zu bringen um jeden Preis!

So bot auch die jüngste Berliner Automobil Ausstellung vieles, was der Sucht, Neues auf jeden Fall zu bringen, entsprossen war, brachte aber auch neben diesem viel Neues, Sehenswertes, was als Nachahmungswert erheischendes angesprochen werden muss. Ueber alles pflog ich mit einem Obermeister der Adlerwerke zu Frankfurt a. M. ein Gespräch, und es meinte der Herr, der, nebenbei bemerkt, ein hervorragender Kenner des Motorenbauwes ist, dass vieles Neue, was die spezielle Chassisindustrie hier darböte, Krampf sei, und es ist diese, den Nagel auf den Kopf tretende Aeusserung keineswegs eine leere Phrase, sondern lediglich reine Objektivität, weil dieser Herr schon das Wickelkind „Benzinexplosionsmotor“ in den Armen wiegte, weil ihm seine Licht- und Schattenseiten durch individuelle praktische Betätigung wie kaum einem zweiten bekannt sind und weil er für wirklich verbessernde Neuerungen im ureigensten Interesse jederzeit ein williges Entgegenkommen bezeugen würde.

Von solchen krampfgezeugten Objekten konnte man karosseriebezüglich eigentlich nicht reden, es gab Neues, was unter gewissem Vorbehalt nachahmungswert erschien, es gab Altes in schöner, farbenprächtiger Aufmachung, was sich dank der dabei gemachten Erfahrung von selbst erneuert und erhält.

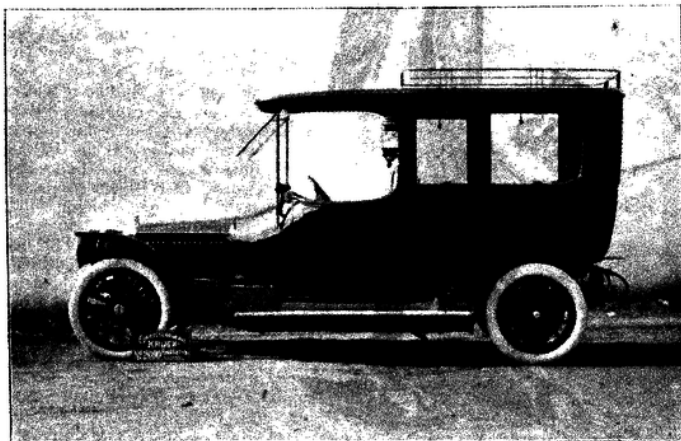


Fig. 1. Ausstellungs-Limousine der Firma G. Kruck, Frankfurt a. M.-Wiesbaden.

Wie in der verbliebenen Kutschwagenbranche sich nur einzelne Typen Popularität verschafften, die sich im Jagdwagen, Halbverdeck, Landauer und Coupé verkörperten, so beherrschen den Automarkt bzw. seine Fabrikation nur drei gesonderte Klassen: das offene Phaeton, das Landaulet und die Limousine, und es sind diese in ihrer einfachen, höchst geschmackvollen Konstruktion so durchgebildet, dass man mit Mätzchen und Kinkerlitzchen den wirklich harmonischen, ich will sagen, edlen Kastenzug nur verunglimpfen, verschandeln kann.

Die Wahrung des einfachen, über alle Kritik erhabenen guten Geschmackes mit Paarung strengster Solidität sicherte sich nach meinem Dafürhalten die Firma Georg Kruck, Frankfurt a. M. und Wiesbaden, mit ihren ausgestellten Produkten.

Die in der Branche führende Firma Kruck, Frankfurt a. M. und Wiesbaden, welche neuerdings ihr Gebiet ebensowohl auf luxuriöse Einzelanfertigung als auch auf serienmässiger Grossfabrikation hergestellte Gebrauchskarosserie verlegt hat, stellte zwei hervorragende Beispiele ihres schöpferischen Könnens aus. Beide gezeigte Karosserien, eine Limousine und eine Landaulet-Karosserie, prägen dem Beschauer so recht die Merkmale der gegenwärtigen Karosseriemode in ihren Formen und Linien ein, ohne dabei aufdringlich zu sein, denn wie immer ist, was Formenschönheit und Gesamtwirkung angeht, Kruck dezent, dabei äusserst wirkungsvoll. Zart geschwungene Linien, überall geschmeidige Formen, dabei schnittig in der ganzen Formgebung, praktische und geschmackvolle Luxussen- ausstattung, insbesondere die Täfelung der Limousine in edlen Holzarten mit wunderbaren Einlagen und — last not least — die brillante und in der Farbenzusammensetzung künstlerische Lackierung bestechen das Auge des Beschauers. Aber dass an Kruck-Karosserien bei aller äusseren und inneren Schönheit das Praktische nicht vergessen ist, davon geben die Karosserien ein gutes Beispiel, indem sie mehr wohllich anmuten und dabei die bisher gebräuchlichen, übermässig luxuriösen, bisweilen überladen ausgestatteten Automobilherbauten weit übertreffen. Zu erwähnen ist noch bei beiden Karosserien die Einrichtung der Fenster ohne Rahmen, beim Landaulet die gutdurchdachte Konstruktion des zusammenlegbaren Verdecks, welches sowohl in geschlossenem als auch in geöffnetem Zustand stets das Sportmässige der modernen Form zur Geltung kommen lässt.

Das liebenswürdige Entgegenkommen dieser Firma machte es mir möglich, die beiden Ausstellungsobjekte im Bilde bringen zu können, wofür ich hiermit meinen Dank öffentlich ausspreche.

Fig. 1 zeigt uns die Limousine in ihrer geklärten und darum höchst eleganten Form, Fig. 2 ist ein sogenanntes Kombinationslandaulet, welches,

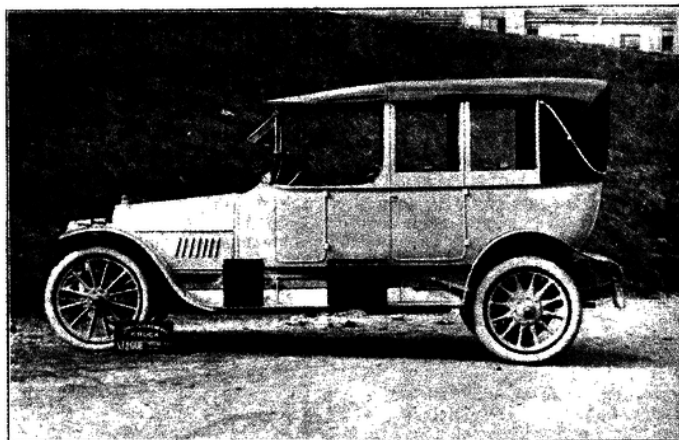


Fig. 2. Ausstellungs-Kombinationslandaulet der Firma G. Kruck, Frankfurt a. M.-Wiesbaden

wie man an Fig. 3 erkennen kann, als offenes Phaethon sehr schnell und mühelos gebrauchsfähig zu machen ist. Die beiden Wagen sind demzufolge als die drei herrschenden Typen in der Autobranche anzusprechen, weil Nr. 2 den dritten noch in Erscheinung treten zu lassen vermag, was ein Konstruktionskunststückchen vorerwähnter Firma verwirklicht.

Mit diesen als Hauptsachen anzusprechenden Objekten wäre die Gesamtrichtung der diesjährigen Ausstellung fast erschöpft, doch sah man auch einige Karosserien, die von der gebräuchlichen Linie abgewichen waren und die, wie einige meinten, dem Karosseriebau neue Wege ebneten und dem konstruktiv Schaffenden grosse Perspektiven freilassen.

Diese Neuerungen waren: eine Karosserie, die keine Trittbretter, keine Kotflügel, keine Laternen, keine Entwicklerkästen, kein Verdeck usw. sehen liess und alles mit einem Panzer umschloss, der gar nicht einmal zu kolossal wirkte; an zweiter Stelle die Limousine, die eine auffallende Formänderung aufwies, die sich folgendermassen äusserte: einen erheblichen Sturz des Vorderdaches und eine Verjüngung der Breitenmasse nach vorn derart, dass nur ein Sitzplatz für den Fahrzeuglenker übrig bleibt, der selbstverständlich in der Mitte zu finden ist. Gefallen hat letztere Konstruktionsart vereinzelt gewiss, ob sie aber Allgemeinverbreitung werden wird, worauf es ja bei allen Neuerungen besonders ankommt, ich bezweifle es, und mit mir wohl die meisten, die den Rummel kennen, denn die Limousine, wie wir sie hier abgebildet wiedergeben konnten, ist das Prototyp des dauernd Bleibenden geworden.

Die gezeigten Wagen in strenger Torpedoförmigkeit will ich gutheissen, aber auch sie bleiben in minimaler Verfertigung. Warum? Weil sie als ausgesprochene Winterwagen im Sommer vom Gebrauch gänzlich ausgeschlossen sind, denn wer vermöchte in einer solchen Dunstkiepe zur Sommerzeit lange zu kampieren?

Um nun streng das Sattlerische ins Auge zu fassen, konnte man feststellen, dass die Lederschutzte meist durch Bleche verdrängt waren und das ist bedauerlich im Hinblick auf die Arbeitsdezimierung; erfreulich jedoch hinsichtlich der umständlichen Arbeitsweise, die das Anschrauben der „lieben Dinger“ mit sich zu bringen pflegt. Bei offenen Phaethons, auch bei einem geschlossenen Wagen, konnte man in sattlerischer Hinsicht richtige Ausstellungsarbeit bewundern, die den Sattlern, immerhin ungewohnt, manchen edlen Schweisstropfen gekostet haben möge: klubsessel-

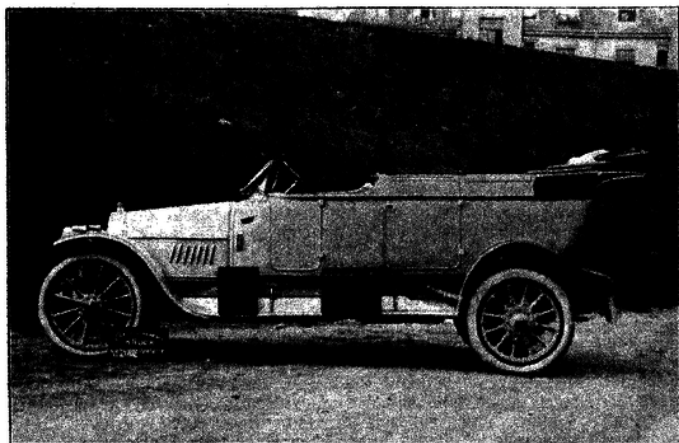


Fig. 3. Das Kombinationslandaulet der Firma G. Kruck, Frankfurt a. M.-Wiesbaden als offenes Phaethon.

artig ausgeschlagene abgeteilte Sitze in naturgetreuer Kopie, wie sie, auf Stuhlbeine gestellt, in den Herrenzimmern und den Schaufenstern der Möbelbranche en masse paradiert.

Die Verfertigung war zum Teil höchst sauber, zum anderen weniger erbaulich ausgefallen. Die letztere möge der Punkt „Ungewohnt“ zu verschönern helfen.

Bei Betrachtung der praktischen Seite dieser Neuerung kommt und muss man auf den ablehnenden Standpunkt kommen, und das aus zwei Gründen. Die absolute Abteilung in zwei Sitze schaltet das Dazwischenquerschen einer noch mitnüssenden Person aus, aber auch die Bequemlichkeit des feststehenden Klubsessels wird beim fahrenden Illusorisch gemacht, weil das Federn und Staulchen bei schnellen Fahrten dem mehr liegenden Körper eher auszuhaltende Garantien verschafft, die der gradere Klubsessel nicht zu gewährleisten vermag.

Und dann gedenke ich all der Beläge und Auflagen, die zur Verschönerung, zur Verdeckung der Abschürfung angebracht waren, sollen diese bei intensiver Benutzung auf das eventuell seidene Habit der jeweiligen Insassin wohlthätig wirken? Ich glaube wohl kaum, denn schon bei einer wenige Stunden dauernden Fahrt würden die Taillengerippe, die Korsettstäbe, zum Durchbruch kommen, na, und dann: „Proste Mahlzeit!“

Wie man hieraus ersieht, hat diese Neuerung seine tiefdunklen Schattenseiten und ist wohl mit auf das Konto: „Neues auf jeden Fall zu bringen“, zu setzen. Neben all diesen, mehr eigenartiges Gepräge tragenden Gefährten, figurierte und dominierte selbstbewusst das Landaulet in eckiger und runder Form, und da liess die Ausstellung fühlbar merken, dass bei Aufschlägen sich unten Cord und oberhalb Tuch ganz geschmackvoll paaren lässt. In der Cordverwendung war man bisher mehr einheitlich, doch brachte diese Zweiteilung eine sich liebenswürdig bietende Abwechslung.

Da ich nun so unwillkürlich beim Landaulet landete, so will ich doch auch gleichzeitig in die Besprechung der modernen Landauletgarnierung eintreten, voraus bemerkend, dass ich mir vorläufig das Innere zum Vorwurf auserkoren habe. Fig. 2 ist ja ein Landaulet in runder Form, es gibt aber auch deren in eckiger. Die runden benennt man, da sie tiefere Fondsitze haben, auch Limousinenlandaulets, wohl auch daher, weil sich ihre Formen in der der Limousinen widerspiegeln.

Die Ausschläge beider bleiben sich zur Jetztzeit fast gleich, wenigstens hat sich das runde Innenpolster auch auf eckige Formen des Kastens übertragen, richtiger sagend, den Wagen innen rund erscheinen lassend, doch die Lederverdecke sind ob der äusseren Form verschiedenartig ge-

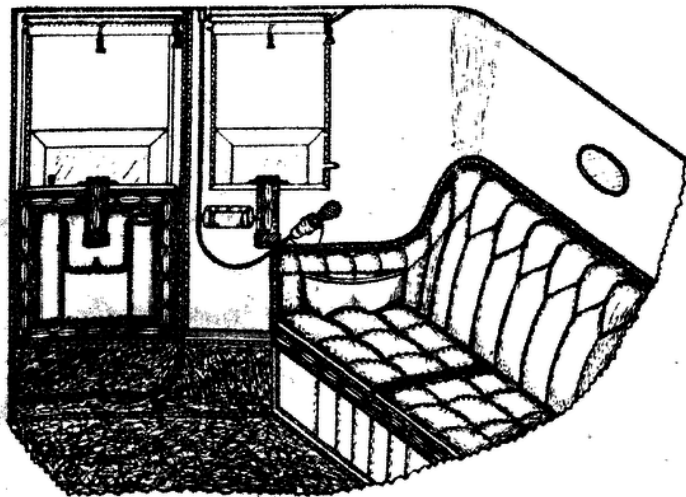


Fig. 4. Inneres eines Landaulets.

blieben. Bei dem Limousinenlandaulet sind Seitenteile und Rückwand zu einem Stück vereinigt, sind also im ganzen aus der Haut zu schneiden und dann nähend und nagelnd mit dem Himmelleder zu vereinen.

Ueber Limousinenlandaulets soll ja diese Abhandlung nicht berichten, sondern über das eckige Landaulet, und es deckt sich die Verdeckverfertigung dieser Art mit den Angaben, die Kollege K. in der Aprilnummer 1910 folgerichtig machte, in einem späteren Artikel kann ja bei Detaillierung des Limousinenlandaulet-Verdeckes nochmals des näheren darauf eingegangen werden, schon im Interesse derer, die erst neu in den Leserkreis getreten sind.

In Fig. 4 habe ich versucht, das Innere eines eckigen Landaulets wiederzugeben, und man wird nicht weiter erstaunt sein, Himmel und Matratze rund vorzufinden, gegensätzlich zu dem Äusseren der Karosserie, die sich da eckig darbietet, was ich schon erwähnte. Das Inwendige rund halten, ist ein Stück Modernität unserer Branche, die das Innere eleganter erscheinen und, wenn man darauf eingefuchst ist, sich auch schneller herstellen lässt.

Um die Geschichte innen rund bieten zu können, bedarf es natürlich einiger Vorarbeiten, die der Stellmacher zu erledigen hat, es muss dieser die beiden scharfen Ecken mit Klötzchen versehen, die innen rund ausgehöhelt sind, so dass wir für den Stoff oben her die runde Direktive haben. Aber was in dieser Beziehung oben erforderlich, das ist unten unerlässlich, auch da muss der Rundung durch ein rundaufendes Matratzbrett auf der Innenseite Reverenz bezeugt werden. Das Runde beläuft sich da naturgemäss nur auf die Ecken, da ich das Neue, das Klubsesselartige, was die I. A. A. bot, noch nicht auf das Landaulet zu übertragen geruhte.

Nagelte man nun erst die Rückwand und die Seitenteile hinter die Armlehnen bezw. hinter das Matratzbrett, so macht man dies jetzt anders: man nagelt den Stoff innen an, der dann kurz über der Matratze unter einer Rund- und Plattschnur sein Ende findet. Logischerweise fehlen demnach die beiden Eckschnüre: man schneidet zwei Stoffbreiten, näht diese auf Höhe mit der Maschine zusammen und bringt die Naht auf die genaue Mitte der Rückwand, wo selbige durch die Fensterunterbrechung wenig auffällig wird. Die zwei Stoffbreiten reichen längs auch noch nicht, weshalb es geraten erscheint, haben und drüben noch ein kleineres Stück anzunähen, welche Stücke dann unter die Seitenfenster kommen. Die Gar-

nierung weist in den meisten Fällen keine Armlehnen mehr auf, sondern besteht, wie an Fig. 4 ersichtlich, aus einer runden Matratze, deren Seitenteile stärkere Wulsten tragen, die so quasi die Armlehnen ersetzen. Diese runde Matratze ist wirklich schön, gibt sich elegant und gefällig und hat überdies den Vorzug schnellerer Verfertigung gegenüber dem besondern Machen von Armlehnen und Seitenteilen.

Ich fand diese Art Matratzen zuerst in den Automobilen der Firma A. Clement, Paris, deren Erzeugnisse unter dem Firmennamen „Bayard“ allüberall bekannt sind.

Da mir diese praktischen Matratzen schon seit langem von dort her in Erinnerung sind und mir in deutschen Fabrikaten diese erst recht spät danach wahrnehmbar wurden, so glaube ich recht zu haben, dass wir diese den Franzosen nachahmten, wie das Nachhätten französischer Eigenart überhaupt unsere, ich will sagen starke Seite ist.

Wie weit sich die Matratze erstreckt, das ist ganz gut sichtbar; an Lehnfedern hat sie unter sich drei Reihen à 7 Stück, wovon zwei Reihen unter der Mitte des Bauches liegen.

Die Abstechung der Abheftköpfe zeigt die einfache Form des versetzten Stiches, die, auf die Seitenpolster übergehend, dort nur eine Stichreihe erkennen lässt.

Diese Abzeichnung der Matratzen ist recht populär geworden, und konnte man sich die Jahre her über das Einfache, über das Solide freuen, so vermochte man auf der Ausstellung die Wahrnehmung zu machen, dass das ganze Karo seinen Einzug hinwiederum angekündigt hat. Na, hoffentlich bleibt's bei der Ankündigung! Denn was sollen wir, die wir uns zu einfachen, anerkannt soliden Abzeichnungsmustern nun endlich durchgerungen haben, schon wieder die alten Kinkerlitzen heraufbeschwören? Fort mit diesem alten Plunder, das Alte ist nicht immer das Gute, das Neue ist hier das Einfache, das Weiche und das Solide!

Die Abziehung des Grundreins vollziehe folgend: erste Stichreihe 10 Zentimeter ringsum von unten. Die obere Stichreihe von oben zirka 20 Zentimeter; auf den versetzten Stich bringe 12 Zentimeter in Anrechnung. Die obere Stichreihe der Seitenteile miss von oben mit 10 Zentimeter ab; das Verbleibende ergibt den Bauch. Die Breitenabstechung

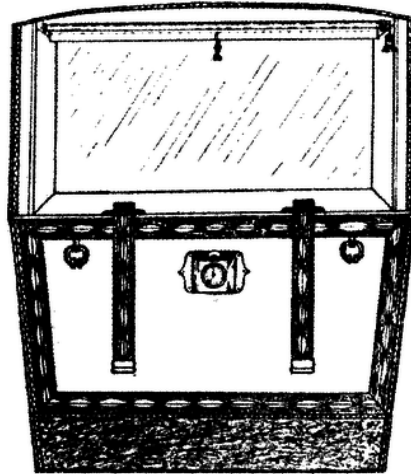


Fig. 5. Vorderwand eines Landaulets.

auf das Mittelteil beträgt 9 1/2 Zentimeter, auf den Seitenteilen 8 Zentimeter. Die Matratze ist inmitten 75 Zentimeter und seitlich 38 Zentimeter hoch zu bemessen.

An Zugaben verteile auf die Breite 4 Zentimeter; seitlich genügen 3 Zentimeter vollständig; doch behalte die 4 Zentimeter bei, bis Du aus der Rundung bist!

Auf den ersten Stich, der, wie schon gesagt, 10 Zentimeter ringsum läuft, gib 3 bis 4 Zentimeter zu, auf den Bauch 1 Zentimeter, auf versetzten Stich 1 1/4 Zentimeter und zum Zipolstern des Kopfes zirka 12 Zentimeter; bei den Seitenteilen an dieser Stelle 8 bis 10 Zentimeter. Vergiss nie, wenn-es Dir nicht an Stoff mangelt, dass man wegschneiden immer noch kann!

Der kleine Bauch der Seitenteile bedarf in Höhe keiner Zugabe. Garniere erst die runde Matratze ein, dann die Seitenteile, denen der Himmel zu folgen hat. Den Abschluss zwischen Seitenteilen und Matratze bilden Rund- und Plattschnur; die Rundschnur liegt nach oben, ihr folgt nach unten die Plattschnur. Beim Zugarnieren der Seitenteilköpfe erscheint es mir angebracht, vorerst ein Nesselfassonpolster zu bilden, um dem späteren „Nachuntenhängen“ dieser Partien möglichst vorzubeugen. Die Seitenteiltaschen hast Du mit dem Stoff zusammengefasst einzunähen, ebenso nahe die Schrägfalten der versetzten Stiche mit der Maschine ab, da diese Methode ein besseres Sichlegen und auch ein solideres Liegenbleiben der Falten gewährleistet. Das Einnageln der Matratze geschieht auf das Sitzbrett offenkantig; die Nagelung decke mit einem Ledertuchstreifen.

Die Sitzklappe weist 4 bis 5 Falten auf und ist einfach mit Plattschnur eingefasst. Zu solchen Klappen nimmt man die komplette Stoffbreite, stückelt 10 Zentimeter ausser der Mitte noch ein 30 Zentimeter breites Stück ein und fasst nach seitlichem Schrägschneiden die ganze Länge und die niederen Breitseiten mit Schnur ein, doch nicht eher, bevor man den Stoff unterschlagen hat. Die Falten werden nachdem auf ein Brett gelegt und festgenäht, und dann kann das Einnageln vor sich gehen. Die Sitzschiene ist mit Borte geschmückt.

Die Tür ist mit einem oberen Bortenkranz, der inmitten eine Tasche hat, beschlagen; die Tasche hat einen Quetschfaltenboden von 8 Zentimeter Breite; die seitlichen Wulsten, die niedrig zu halten sind, werden

verkehrt über die Faltenböden genadelt. Ich sage genadelt, weil die Türganerungen komplett im Rahmen fertigmacht werden können. Wie dies zu geschehen hat, geht aus meinen Andeutungen, die ich bei der Vorderwand zum besten gebe, unzweifelhaft hervor. Die Tür hat im unteren Teil Velourteppich; mit über diesem sind Schwellen usw. versehen. Ein schnurengefasster Teppich macht die innere Ausstattung reich.

Die Vorderwände des Autoinnern, Fig. 5, werden verschiedenartig dekoriert; ich gebe ein glattes Muster zur bildlichen Wiedergabe an die Redaktion ab, das vornehm und dezent wirkt. Ringsum eine Bortenumrahmung, in der Mitte einfach glatter Stoff mit Watteunterlage.

Überbringe die Größe des Vorderteils auf Leinwand, die sich im Rahmen befindet, und zeichne darauf die Innenränder der Borte ab. Nach einem Papiermodell lässt sich die Borte genau passend aufspannen und kleistern, resp. auf den Gehängen vernähen. Wenn Du folglich die steife fertige Borte auf das Leinen legst, kannst Du die Innenränder genau aufzeichnen. Auf diese Striche bringe, in Leinwand genäht, Nahtstricke, die nach innen zu liegen haben und mit dem Strich abschließen. Kleistere und nähe diese Einlage fest. Lege eine starke Watteschicht auf das grosse freie Mittelfeld und nagle den Stoff über das Ganze dicht hinter dem Nahtstrick. Darüber klebe nimmere die fertige Borte und steppe sie, nachdem der Kleister trocken wurde, fein säuberlich ab. Beim Abnähen lagert sich die Borte tief hinter die eingelegte Randschnur, und das sieht recht passabel aus. Das Ganze klebe und nagle an seinen Bestimmungsort. Bei den Türen genau das gleiche Verfahren, natürlich unter Taschenberücksichtigung.

Die Kissen tragen abgehoffene Fassonpolster. Die Notsitze sind so vielgestaltig, dass man schon besonders darauf zurückzukommen später einmal gezwungen ist.

Den Himmel rüstet man im vorderen Teile mit einem Hut- oder Gepäcknetz aus; auf Verlangen, und wenn es der Raum gestattet, auch mit beiden nebeneinander.

An Ausstattungsstücken fehlt es im geschlossenen Automobil nicht, auch im Landauto nicht, wie ich es hier beschrieb, trotzdem es räumlich noch immer bescheiden zu nennen ist. Ueberzeuge dich vor Beginn aller Arbeiten davon, dass die elektrische Lichtleitung im Lote ist, das Unterlassen dieser weisen Vorsicht kommt manchmal dem eigenhändigen Ohrleigen gleich! Die Anbringung des Sprachrohrs ist auf Fig. 4 gut ersichtlich, ebenso der Platz für den Aschenbecher. Doch nicht ständig werden Aschenbecher auf rechter Seite, wie hier auf gezeichnet, gewünscht, es sind vielfach Visitenkartentaschen daselbst placiert. Die Aschenbecher kommen dann auf die linke Seite, ebenso der Zigarrenanzünder zum handlichen Gebrauch. Necessaire und Uhrenbehälter kommen im grösseren Umfang an die Vorderwand, solche kleineren Formats finden linksseitig ihre Unterkunft. Schirm- und Stockhalter bringe rechts und links an der Vorderwand an. Fensterzüge verfertige von doppelt unklebten Stoff, worauf die auch schon gekleisterte Borte kommt, drei Knapflöcher nähe aus, die das Fenster spaltbreit und halb offen stellen lassen; das untere Loch dient zum Anknüpfen des Zuges bei ganzem Einfall des Fensters.

Ich bin am Ende meiner kurz gehaltenen Gärnerungsbeschreibung angelangt und bin mir recht gut bewusst, manches unterschlagen zu haben, was des Erwähnens wohl wert wäre, doch ging ja diesem ein Ausstellungsbericht voraus, der mir eine gewisse Kürzung verschiedener Details aufzwang. Da ich nun einmal die praktische Automobilgarnierung in Bildern und Worten angeschnitten habe, so wird sich auch dieser und jeder finden, der in Zukunft seinen „Dreier“ dazu gibt, vielleicht gab ich auch manches wieder, was anderen Kollegen Anlass zu Kritiken gibt, und das bringt in die fachliche Literatur immer einen lebhaften Schwung, der bei folgenden Diskursen niemand zum Schaden gereichen wird. Auch ich werde mich bereit finden lassen, mich wieder einmal zum Worte zu melden.

Ueber Lederbehandlung.

Reinigen und Auffrischen des Leders. Eine rationelle Reinigung fleckig und schmutzig gewordener Lederteile ist ohne jede Veränderung der Farbe fast unmöglich. Bei einer Reinigung irgendwelcher Art verändert sich die Farbe stets. Die Empfindlichkeit der Farbe muss bei der Behandlung genügend berücksichtigt werden. Braune und grüne Leder können oftmals ohne Neufärbung gereinigt werden. Man wäscht sie zuerst gründlich mit Seife und lauwarmem Wasser ab, spült gut nach und trocknet dann das Leder mit Tüchern. Zurückgebliebene Flecken tupft man mit Spiritus ab. Wenn das Leder trocken ist, kann man sich überzeugen, ob das Auffärben erforderlich ist oder nicht. Handelt es sich um rotes Leder, so ist es stets ratsam, den ganzen Ueberzug mit Salmiakgeist und Seife abzuwaschen und neu aufzufärben, und zwar dunkelgrün oder braun. Zum Färben benutzt man Anilinfarben. Um braun zu färben, löst man etwas Bismarckbraun in 250 Teilen seines Gewichtes in Wasser auf. In einem zweiten Gefäss wird etwa zwölfmal soviel doppelchromsaures Salz als Bismarckbraun in seinem, d. h. des Salzes 25fachen Gewicht Wasser aufgelöst. Das Leder wird nun mit warmem Wasser angefeuchtet, und darauf wird das gelöste Bismarckbraun aufgebürstet. Das Leder wird im warmen Zimmer, nicht an der Sonne, getrocknet. Sofern die Färbung nicht genügend ausgefallen ist, muss der Farbauftrag wiederholt werden. Nach dem Färben wird das Leder mit einer Mischung von ein Viertel Essig und drei Viertel kochendem Oel oder gutem Tran poliert. Etwas Glanz kann man dem Leder hinterher durch eine dünne Schellacklösung, der man zur Erzielung grösserer Geschmeidigkeit irgendeinen passenden Weichstoff zusetzt, verleihen.

Ein ganz vorzügliches Auffrischungspräparat erhält man folgendermassen: 20 Kilogramm weiches Wasser, 0,75 Kilogramm technisches Glycerin und 0,05 Kilogramm Salmiakgeist (letztere zwei besonders miteinander verrühren) und 3,4 Kilogramm Rubinschellack, eine Kleinigkeit Anilinfarbe von der Farbe des Leders und 0,025 Kilogramm Formolitan. Man erhitzt das Wasser im zugedeckten Kessel zum Kochen und löst dann der Reihenfolge nach die Einzelbestandteile unter gutem Umrühren auf. Sobald der Anilinstoff gelöst ist, filtriert man die Appretur durch baumwollenes Nesselzeug, lässt erkalten und rührt dann das Formolitan

dazu. Die Appretur wird mit einem weichen Schwamm dünn und gleichmässig auf das Leder aufgetragen, worauf man es trocknen lässt.

Ein anderes nicht ganz unbekanntes Verfahren ist folgendes: Man rührt im Wasser einen Brei aus Tonerde, trägt diesen in hinreichender Menge und genügendem Umfange auf, lässt trocknen und das Leder einige Zeit ruhig liegen. Das Fett geht alsdann mit seinen schmutzhaltigen Bestandteilen, sofern diese nicht allzuleist in die Poren des Leders eingedrungen sind, in den Ton über, ohne Rand am Leder zu hinterlassen.

Bei älteren Flecken, deren Entfernung bedenklicher erscheint, verfährt man in genau derselben Weise, mit dem Unterschiede, dass man statt der Tonerde frisch gebrannte Magnesia verwendet. Diese saugt das Fett noch gieriger auf. In allen Drogengeschäften ist Magnesia erhältlich.

Ein weiteres bequemes Renovierungsmittel, das in allen Fällen Erfolg verspricht, ist folgendes: Gut mehliges Kartoffeln reibt man zu einer gleichmässigen Masse, mischt darunter die gleiche Menge Senfmehl und knetet aus dem Gemisch unter Zugiessen von Terpentinöl einen gleichmässigen, nicht zu dicken Brei. Diese teigförmige Masse streicht man dann auf die Fettflecken gleichmässig auf und lässt sie auf dem Leder einige Zeit liegen, so dass der Brei gut trocknen kann. Nach dem Trocknen entfernt man die Masse mit dem Spachtel und reibt die betreffende Stelle mit einem in Weinessig getränkten Lappen ab. Die letzten Spuren des Fettes werden hierbei aus dem Leder verschwinden.

Lederprobe. Die Güte eines Treibriemens hängt in erster Linie von der Beschaffenheit des Leders ab. Eine Zeitschrift „La Nature“, empfiehlt ein einfaches Mittel, um die Güte des zu verwendenden Leders prüfen zu können. Von dem zu erprobenden Leder schneidet man einen leichten Streifen von einigen Millimetern Breite und einigen wenigen Zentimetern Länge ab, und legt denselben in eine mit Essig gefüllte Flasche, die man mit eingeriebener Glasstopfen verschliesst. Schon nach einigen Tagen zeigt sich die Qualität des Leders ganz deutlich. Ist dasselbe ungenügend oder schlecht gerber, so blähen sich und schwellen die Fasern des Leders auf, bis sie nach Verlauf weniger Tage eine gallertartige Masse bilden. Ist dagegen das Leder beim Gerben mit der gebührenden Sorgfalt behandelt gewesen, so bleibt das Essigbad ohne jeden Einfluss auf seine Struktur, und zwar nicht nur tage-, sondern monatelang. Diese Probe lässt einen absolut sicheren Schluss auf die Güte und Haltbarkeit des Leders zu.

Eingesandt.

Der Einsender des Artikels in der Nr. 10 der Fachbeilage wird hiermit freundlichst ersucht, die Herstellungsweise der von ihm besprochenen Wagen in dem Artikel „Aus der Wagenbranche“ genauer zu detaillieren, damit es möglich ist, Vergleiche mit in Süddeutschland hergestellten Wagen anzustellen. Verschiedene Wissbegierige.

Gebrauchsmuster und Patente

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

Erteiltes Patent: Kl. 33b. 239 781. Reisetasche, Koffer oder dergl. mit abnehmbarem Handgriff. Karl Otto, Frankfurt a. M.

Gebrauchsmuster: Kl. 33b. 479 368. Gewebebezug für Reisekoffer. Emil Trebesius & Knappe, Berlin. — Kl. 63b. 481 745. Klappstift für Wagen aller Art. A. Gamette, Liège, Belgien. — Kl. 44b. 480 524. Zigarrentasche. Louis A. Jakobson, Hamburg. — Kl. 33b. 479 698. Portemonnaie. Jul. Kloss, Berlin. — Kl. 56b. 479 596. Vorrichtung zur Erleichterung des Satteln der Pferde. Rich. Dabinnus, Wehenfeld b. Loewenhagen, Ostpr., u. Herm. Dabinnus, Königsberg. — Kl. 56b. 480 077. Befestigung für Packtaschen, Säbelhalter u. dergl. Belastungen an Reitsätteln. Fritz Beyer, München. — Kl. 33b. 482 439. Traggriff für Koffer u. dergl. Sächs. Kofferfabrik „Stabilist“, Friedr. Jone & Co., Dresden. — Kl. 44a. 484 691. Leder-Uhrenarmband mit beweglicher Kapsel. Ad. David, Berlin.

Angemeldete Patente: Kl. 33d. H. 51 770. Beutelartiger Tornister mit fest angeordnetem, pelerinenartigem Kleidungsstück. Moise Aimé Huard, Paris. — Kl. 33b. P. 25 844. Zusammenschieb- und -legbares Gestell zur Unterteilung des Raumes von Reisekoffern, Hut- und Lagerkartons oder dergl. unter Zuhilfenahme von dünnen Bretchen, Papiertafeln oder dergl. Ad. Pinkert, Dresden. — Kl. 28b. Sch. 38 265. Schlüsseltasche mit Fächer. Ludwig Schürndorf, Regensburg. — Kl. 28b. F. 31 428. Maschine zum Schärfen oder Spalten von Leder und ähnlichen weichen Stoffen usw. Fortuna-Werke Alb. Hirth, Cannstatt-Stuttgart.

Fachtechnischer Briefkasten

16. **Einstechrahmen.** Womit werden Einstechrahmen aneinandergeklebt? M. in E.

17. Wer kauft alte und neue Lederabfälle ab? Ede.

Neue Abfälle, sofern sie noch zum Ausstanzen kleiner Galanterieartikel zu gebrauchen sind, werden überall Abnehmer finden, altes Leder wird unseres Wissens nach nicht begehrt. B.

18. **Bezug von Riemenahlen.** Von wo bezieht man die Riemenahlen, welche hinten rund sind? Filiale Gera.

Zu beziehen von Brucklacher, Berlin SO., Oranienstr. 43. Br.

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der F. B. erscheint am 22. Dezember. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 8. Dezember, alle anderen Arbeiten bis zum 13. Dezember einzusenden.

Inhalt dieser Nummer: Bahndecken I. — Aus der Wagenbranche: 1. Bilder von der Berliner Automobil-Ausstellung. — 2. Die moderne geschmackvolle Auto-Landaulet-Garnierung. — Ueber Lederbehandlung. — Eingesandt. — Gebrauchsmuster und Patente. — Fachtechnischer Briefkasten. — Briefkasten der Redaktion.