

werden gleich die erforderlichen Rund- und Plattschnuren angebracht, Verdeckleinwand aufgenagelt, Leder aufgeheftet, angezeichnet und dann auf der Maschine zusammengenäht. Inzwischen wird das Verdeck wieder aufgesteckt und Tuch und Leinwand unten angenagelt. Dann spannt man das inzwischen genähte Leder auf und nagelt zu. Leistenanschlagen nicht eingerechnet: 1 Mann (10 Stunden).

In der zweiten Abteilung werden die Matratzen und Seitenteile auf genau passende Rahmen glatt gepolstert, die Armlehnen an die fertigen Seitenteile aufgeschraubt und als letzte Arbeit, wenn der Wagen fertig lackiert ist, in den Kasten eingeschraubt.

Die Kissen werden gleich auf den Federkasten piquiert, das Leder übergehoffen, ausgezeichnet und auf der Maschine Leder und Boden gleich zusammengenäht und dann an der Kissenkante angeschleift und übergezogen und der Boden zugespannt und mit „heissen“ Nadeln angeschleift.

Bemerken will ich nochmals, dass die Garnierungen erst eingehängt werden, wenn der Wagen fertig lackiert ist, und wird wirklich ein solcher Wagen in der angegebenen Zeit fertig (30 Stunden), so sind Zuschneiden, Maschiennäht und Leistenanschlagen nicht einbezogen.

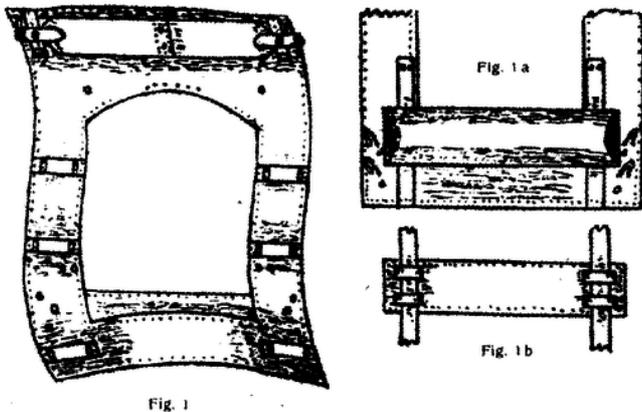
Nun habe ich also so ganz im grossen die Macht der Wagen beschrieben, und dass diese nicht mit unseren zu vergleichen sind, wird wohl jeder Kollege einsehen, und doch kann ich nicht umhin, zu bemerken, dass der Zeitunterschied nicht so gross ist, als mancher annimmt.

Ich erinnere nur an den Artikel, der vor zwei Jahren, im November oder Dezember, in unserer Zeitung stand und der den Schlusssatz hatte: „Wie ist es möglich, dass für eine Garnierung, die in Berlin mit 12 1/2 Mk. bezahlt wird, man in Süddeutschland nur 4 1/2 Mk. zahlt?“ Hier ist ein Unterschied von fast 3%, und doch hat man das als glaubhaft angenommen, und die Angabe über das Landaulet differiert mit den schlechtbezahltesten, die ich in Deutschland zu machen das Vergnügen hatte, bei weitem nicht um 50 Proz., und sind letztere entschieden sorgfältiger gearbeitet.

Siebenmorgen.

Aus der Militärbranche.

Rückengestell mit Zubehör für Seebatalillone. Unsere heutige Abbildung stellt uns ein Rückengestell dar (Ersatz für Tornister). Die ganze Garnitur, das heisst, was Lederzeug anbelangt, wird aus angebräuntem Leder hergestellt. Die Grösse des Rückengestells (Fig. 1) ist verschieden und schwankt zwischen 39 und 44 Zentimeter. Die Breite bleibt sich jedoch immer gleich, und zwar 34 Zentimeter. Nachdem man sich die beiden Stück Leder je nach Grösse geschnitten hat, klebe man oben innen an beiden Teilen Transparentbelag ein, um die nötige Steife zur Tragvorrichtung herzustellen. Diese Tragvorrichtung ist die gleiche wie beim Infanterietornister. Alsdann nähe man an dem oberen Teil alle Schlaufen innen fest, bis auf die vier in der Mitte. Dann ebenfalls diese beiden Struppen, welche zum Schutze des Gepäcksackes dienen.



Sämtliche Schlaufen sowie die Struppen werden, nachdem sie aufgenäht sind, noch aufgenietet. Nachdem werden beide Teile zusammengenäht (Maschiennäht), mit Ausnahme von oben und unten. An den beiden Seitenkanten müssen Ködereinlagen mitgenäht werden. Es wird nun der Holzrahmen eingeschoben, welcher so geformt ist, wie Fig. 1 darstellt. Man niese dann die vier Haken fest, schiebe oben den dazu gehörigen Holzkeil ein und nähe oben und unten zu (Handnäht). Dann werden die vier mittleren Schlaufen aufgenäht und genietet. Ist dies alles geschehen, so wird der Rahmen aufgeputzt. Das dazu verschiebbare Kissen ist 28 1/2 Zentimeter lang und 7 1/2 Zentimeter breit. Es ist ebenfalls mit der Maschine genäht und wird mit Wolle ausgefüllt. Nachdem die beiden Struppen am unteren Teil angenietet sind (Fig. 1a), wird das Kissen, wie Fig. 1b zeigt, eingezogen und am Rahmen unten dann festgenäht.

Der Gepäcksack (Fig. 2) ist aus braunem Segelleinen hergestellt. Seine Grösse ist 20 Zentimeter hoch und 38 Zentimeter breit. Der Deckel ist 32 Zentimeter lang. Die Bodenbreite ist 16 Zentimeter und am Boden mit einer Klappe zum Einschlagen versehen, wie es in Fig. 2 markiert ist. Der Boden wird mit zwei Schlaufen, Schnallkappe und zwei Struppen benäht. Der Deckel ist innen mit einem Lederstreifen benäht. Struppe, vier Schlaufen unten fürs Kochgeschirr und zwei Schlaufen oben, wo der Packriemen durchgezogen wird. Der Packriemen für diesen Sack ist 80 Zentimeter lang. An dem Sack befindet sich innen noch ein Zwischenfach. Der ganze Gepäcksack wird mit der Maschine zusammengenäht. Aufgeschnallt wird dieser Sack an den oberen vier Schlaufen am Rückengestell. Der Zeltstockbeutel (Fig. 2a) ist der gleiche wie bei der Infanterie, bloss hinten mit vier Schlaufen versehen zum Aufschnallen. Der Packriemen dazu ist 70 Zentimeter lang. Dieser

Beutel wird an den vier unteren Schlaufen aufgeschnallt, mit ihm noch der Mantel und das Zelt. Nun die Patronentasche (Fig. 3). Das Vorderteil ist nur aus einem Stück Leder und wird gepresst. Seine Grösse ist 13 Zentimeter hoch und 15 Zentimeter breit. Das Hinterteil mit dem Deckel (Fig. 3a) ist 9 Zentimeter hoch und 7 Zentimeter oben und 6 1/2 Zentimeter

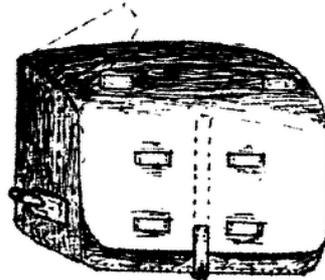


Fig. 2

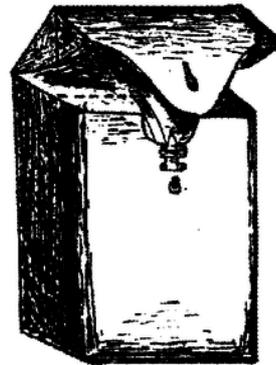


Fig. 3

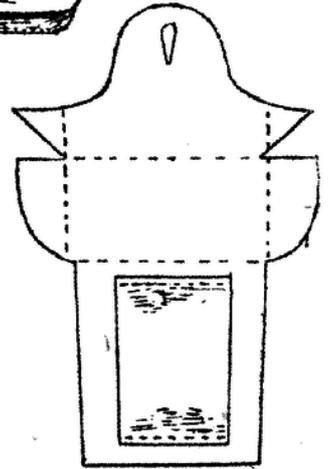


Fig. 3a

unten breit. Der Deckel hat eine Länge von 10 Zentimeter und eine Breite von 12 Zentimeter. Der Deckel wird ebenfalls gepresst, wie die punktierten Linien anzeigen. Das Eck ist ein spitz zulaufendes Kappeneck. Nachdem am Vorderteil der Knopf umgenäht und am Hinterteil die Tragschlaufe aufgenäht ist, werden die Deckelenden zusammengenäht. Ist dies alles geschehen, so ziehe man den Knopfriemen ein, welcher mit der Tragschlaufe angenäht ist und stelle die Tasche zusammen. Getragen wird die Tasche an den Seitenstruppen am Gepäcksack. A. Sch.

Aus der Treibriemenbranche.

Ueber Behandlung der Treibriemen schreibt der Zivilingenieur R. Frank in der Fachbellage des „Deutschen Maschinisten und Heizers“ einen interessanten Artikel, aus dem wir auszugsweise folgendes wiedergeben: ... Die Riemenscheibe soll zentrisch laufen, an der Oberfläche ein wenig ballig abgedreht sein; nur bei Doppelriemen soll die Laufbahn der Scheibe eben sein, ebenso bei der treibenden Scheibe. Man wird niemals auf Riemenscheiben, die Schlag haben, Riemen von langer Dauer finden und auch keine regelmässige Uebertragung der Kraft erzielen, denn der Riemen auf einer unrund laufenden Scheibe wird abwechselnd gespannt und losgelassen.

Der Durchmesser der Riemenscheibe soll mindestens das Hundertfache der Riemendicke betragen; namentlich bei Doppelriemen ist dieses zu beachten.

Die höchstmögliche Breite soll 1,3 Meter nicht überschreiten; Riemen in dieser Breite werden jedoch sehr teuer. Vor der Ingebrauchnahme des Treibriemens muss derselbe gestreckt werden.

Das Aufbringen der Riemen auf die Riemenscheiben geschieht am besten mittels sogenannter Riemenspanner. Es ist unzulässig, die Riemenenden vor dem Aufbringen zu verbinden und den Riemen dann auf die Scheiben zu zwingen. Das Auflegen schwerer Riemen ist nicht ohne Gefahr, soll deshalb stets von geübtem Personal ausgeführt werden.

Das Nähen schwächt den Riemen bedeutend, ist aber bei feuchten Räumen nicht zu vermeiden, weil Leim seine Bindekraft und Elastizität durch Feuchtigkeit einbüsst.

Die Länge der Riemen kann im Maximum 10 Meter betragen, bei schmälere Riemen als 100 Millimeter ungefähr die Hälfte.

Die Riemengeschwindigkeit kann 20 bis 40 Meter in der Sekunde betragen. Die höchste Geschwindigkeit darf 50 Meter nicht überschreiten. Bei höherer Geschwindigkeit als 30 Meter in der Sekunde dürfen gusseiserne Riemenscheiben nicht mehr verwendet werden.

In zirka 8 Tagen hat sich der Riemen eingelaufen und bedarf dann nur noch wenig Wartung und Pflege. Ein zu häufiges Nachspannen des Riemens sollte vermieden werden.

Vorteilhaft ist es, auf den Riemen etwas Riemenfett aufzutragen, wodurch ein strafferes Anziehen erzielt wird.

Das Sauberhalten der Riemenscheiben ist eine der Hauptbedingungen, den Riemen zu erhalten; wöchentlich einmal sollte der Riemen mit warmem Wasser abgewaschen werden. Nach dem Trocknen wird er dann mit Riemenfett oder Rizinusöl eingeschmiert. Mineralische Öle, Harze usw. dürfen unter keinen Umständen zum Schmieren verwendet werden, da dieselben das Leder brüchig machen.

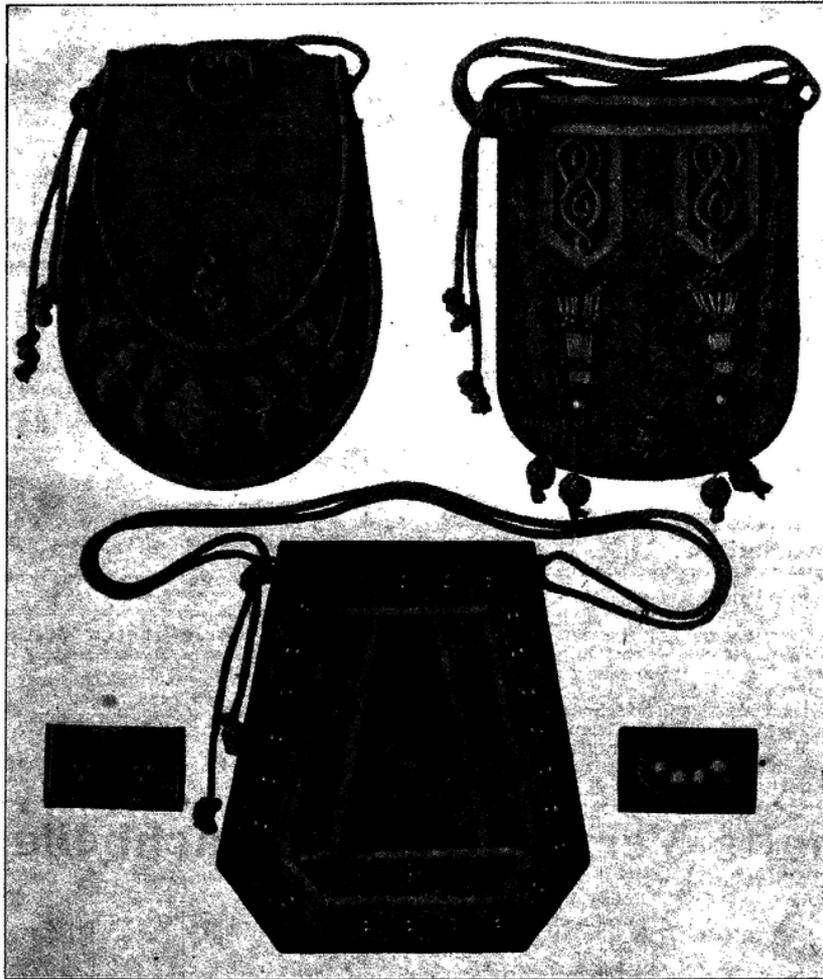
Ein guter Treibriemen muss 15 bis 20 Jahre laufen.

Aus der Lederwarenbranche.

Die neuesten Damentaschen. Wenn seit etwa Jahresfrist das Bestreben hervorgetreten ist, die lederne Damentasche durch Stoff-, Samt-, Perlentaschen usw. zu verdrängen, so hat es die Lederwarenindustrie

des Schnittes erzielt wurde. Die Vorteile dieser Machart liegen auf der Hand, das Herausplatzen der Seitenteile, die nach der bisher üblichen Weise angenäht oder gar nur angeklebt wurden, ist völlig ausgeschlossen, und somit werden zahlreiche Reklamationen in Zukunft vermieden werden.

Die Anstrengungen, die die Lederwarenindustrie machte, dem Damenpublikum Elegantes und Neues zu bieten, sind durchaus von Erfolg gekrönt worden, und wenn wir nach dem uns vorliegenden Material den Blick in die Zukunft richten, so glauben wir voraussagen zu können, dass auch in der kommenden Saison die Ledertasche neben den zahlreichen Ersatzmaterialien den vornehmsten Platz einnehmen wird. Die Fabrikation von Damentaschen sucht sich aufs innigste der herrschenden Geschmacksrichtung anzupassen. — Die feinsten Samtleidertypen finden in dezenten Farben Verwendung, und luxuriöse Stickereien und Besätze lassen das vornehm wirkende Material gewissermaßen nur als Untergrund durchscheinen. Eine Serie dieser Mustertaschen hatten wir kürzlich Gelegenheit bei der Firma Adolf Rosenberg jr., Berlin SW. 68, Oranienstrasse 120/121, in Augenschein zu nehmen, und aus der reichen Kollektion können wir unseren Lesern in den beistehenden Abbildungen nur einen schwachen Abganz der Wirklichkeit bieten. Die Taschen haben recht ansehnliche Höhendimensionen, und zwar bis zu 35 Zentimeter, die Käuferin kann also keineswegs dem Händler den Vorwurf machen, dass in diese Taschen nichts hineingehe. Dennoch haben sie eine äusserst schicke flache Form, die durchaus nicht aufträgt. Als besondere



Neuheit, die auch gesetzlich geschützt worden ist, weisen diese Taschen den Vorzug auf, dass sie aus einem Stück geschnitten sind. Dem Kenner wird diese geistreiche Lösung ganz besonders imponieren, die durch die einfache Anordnung

Von Interesse ist, dass diese Muster nach Fertigstellung für Paris bestimmt sind, von wo sie als französische Ware teils nach Deutschland zurückgelangen, teils ins Ausland wandern. Man kann sich eben leider immer noch nicht an den Gedanken gewöhnen, dass unsere deutsche kunstgewerbliche Industrie die französische zum mindesten erreicht, wenn nicht überflügelt hat. Wir zweifeln nicht, dass diese Modelle in der Damenwelt helles Entzücken auslösen werden.

Ueber neue Stoffe für Damentaschen bringt „Luxus und Bedarf“ eine interessante Abhandlung. Da lesen wir von Aluminiumgarn, welches mit groben Stricknadel zu einem losen Gewebe gestrickt wird, das den Eindruck eines Metallnetzgefüge macht. Ferner wird gesponnenes Glas bezeichnet, das wunderbare Glanz- und Farbeffekte entstehen lässt. Ein Gewebe

aus Ananasseide soll ein sehr origineller Stoff sein, der vielfach bei amerikanischen Neuheiten zu finden ist. Als weitere Neuheit wird gegossener Metallfüll über stabile Seide oder Wildleder zu Taschen verarbeitet.

aus Ananasseide soll ein sehr origineller Stoff sein, der vielfach bei amerikanischen Neuheiten zu finden ist. Als weitere Neuheit wird gegossener Metallfüll über stabile Seide oder Wildleder zu Taschen verarbeitet.

Ebenso geschmackvoll wie praktisch ist die aus einem Stück Leder unter Nr. 469 266 patentierte Damentasche obiger Firma. Trotzdem wir eine Abbildung der fertigen Tasche nicht bringen, glauben wir doch, dass sie durch die auf ein Viertel der wirklichen Grösse verkleinerten Modelle 2 und 3 genügend veranschaulicht ist. Zu dieser Tasche wird am besten hechtgrauer Saffian, schwarz Seidenripsfutter, oxydierter Silberbügel und als Hänge gleichfarbene Seidenschnüre verwendet.

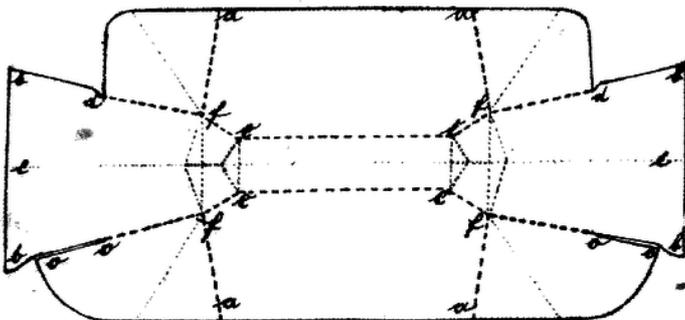


Fig. 1

Fig. 1 zeigt uns das Hauptteil; die - - - - Linien stellen die Aussenbrüche, die Linien die Innenbrüche vor. Der Werdegang einer solchen Tasche ist wie folgt:

Das Hauptteil, Fig. 1, muss ringsherum zirka 3/4 Zentimeter, zwecks Einschlags, grösser sein. Die Backen a b, der Boden c und der Einschlag wird ausgeschärft, so dass die Felder a f c f a in ihrer natürlichen Dicke verbleiben und gekleistert werden müssen. Die Backen a f c f a b b

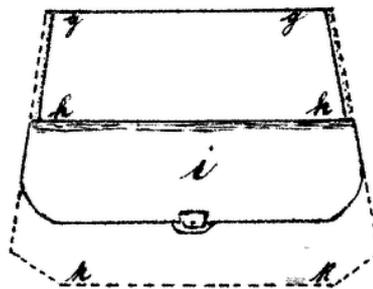


Fig. 2

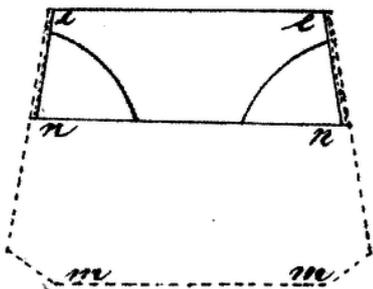


Fig. 3

werden mit Seidenrips fest aufgezogen und die Aussenkanten a d über Blech eingeschlagen. Nachdem die Hauptteile zwischen Pappen gut trocken geworden sind, werden die Brüche nach Modell 1 vorgezeichnet. Beim Brechen ist ganz besondere Exaktheit notwendig, wenn nachher alles auf den Bruchteil eines Millimeters stimmen soll. Zuerst wird die Mitte, Linie e, gebrochen, dann c c c c, a f f a, f d und zuletzt f c, worauf die Backen innen und aussen, sowie die Längskanten der Tasche mit einem einfachen Eisen abgestrichen werden.

Die Vorderansicht, Fig. 2, wird aus einer Vortasche gebildet. Auf den Bügelteil, Grösse genau wie Fig. 2, wird ein an der unteren Kante abgeschärftes Stück Leder g g h h, an dem Seidenrips angehängt ist, aufgesetzt. Das Ripsfutter der Klappe i ist aus einem Stück, geht bis zur Linie k herunter und wieder bis h hinauf. Die Rückseite der Klappe i wird ebenfalls mit Rips abgefüttert. Auf diese Weise wird eine Klemmtasche zur Aufnahme von Billets usw. gebil-

Fachtechnische Beilage der Sattler- und Portefeuller-Zeitung.

det, die, ohne die Tasche zu öffnen, bequem unterzubringen sind. Ein Zugschloss bildet den Verschluss der Vortasche.

Die Hinteransicht, Figur 3, bildet eine Tasche, deren Seitenteile fast bis an den Bügel herangehen. Das Bügelteil wird aussen mit Rips bespannt, und zwar bis herunter zur Linie m, an dem gleich das Schlossteil n m angehängt ist. Die Klappe der Hinteransicht hat dieselbe Fassung, wie die vordere, nur mit dem Unterschiede, dass sie an der Kante l angestept, und mit eingebügelt wird. Als Verschluss dient ein Patentaufreisschloss, welches von gleichem Leder bezogen wird.

Sind so diese Vorarbeiten, wobei ich schärfen, wattieren, einschlagen und streichen der Klappen nicht näher detailliere, erledigt, so beginnt die Zusammenstellung. Zuerst wird an den Kanten d b der Figur 1 oben der 5 Millimeter breite Einschlag gerade geschnitten, das Bügelteil nebst der Klappe und dem daranhängenden Vortaschenfutter aufgelegt und an den Kanten g h (Fig. 2) eingeschlagen.

Die hintere Tasche wird erst, Fig. 1 unten, an der Kante von o bis o eingeschritten, das Bügelteil mit dem Taschenfutter aufgesetzt und von o bis o eingeschlagen. Jetzt wird das Bügelfutter, an dem eine Strupp-tasche angebracht ist, nach einem Modell der Fig. 1 a f c l a geschnitten, an den Kanten der Bügelfalte rundherum mit Leim angeschmiert und eingeklebt. Nachdem noch die Klappe an der Bügelfalte a a, hintere Ansicht, angestept ist, wird die Tasche aufgestellt und an den Kanten a l (Fig. 1) soweit als die Maschine es zulässt, zusammengestept, worauf der Bügel angeschlagen wird. Dann werden die Schlosser angebracht, die Schlossteile an der oberen Kante mit dem bisher lose gebliebenen Moiré angeklebt, die Kanten a a eingeschlagen und die Schlossobertheile angemacht. — Der Tariflohn stellt sich auf 25.50 Mk. per Dutzend. Ist der Boden anstatt sechs- viereckig, so beträgt der Lohn 24 Mk., wozu noch die am 1. Juli dieses Jahres bewilligten 5 Proz. kommen. Dieser Lohn ist in Anbetracht der Schwierigen, auf den ersten Blick nicht fest-zustellenden Arbeitsleistung durchaus nicht als zu hoch zu bezeichnen.

H. W.

Kleine Notizen

Der Deutsche und internationale Patent-Kalender 1912. Von Patent-anwalt Gaston Dedreux in München. Verlag von K. Beck, Buchhandlung, München. (Preis Mk. 1.—) Der vorliegende XIX. Jahrgang bringt, wie die früheren, die für Industrielle, Gewerbetreibende und Erfinder wissenschaftlichen Aufschlüsse über das deutsche und internationale Patentwesen, Marken- und Warenzeichenschutz, unlauteren Wettbewerb, Verwertung von Erfindungen usw. in einfacher, übersichtlicher Zusammenstellung. Neben den für die Kontrolle von Patenttaxen und Ausführungs-nachweisen dienenden Tabellen und neben den erforderlichen Ergänzungen bringt der neue Jahrgang auch das neue holländische Patentgesetz, das voraussichtlich am 1. Januar 1912 in Kraft tritt.

Neue Polizeiverordnung für Pferdegeschirre. Am 1. Januar 1912 tritt für Berlin folgende Verordnung in Kraft:

„Die Geschirre müssen haltbar und in ordnungsmässigem Zustand sein.

Bei Pferdegespannen von Last-, Arbeits- und Geschäftswagen sind Sielengeschirre mit einer Halskoppel zu versehen, welche auf beiden Seiten des Halses der Pferde je durch einen Riemen mit der Mitte des Stranges (wo der Kuntdeckelteil mit dem Strange in Verbindung kommt) und ausserdem auf dem Rücken des Pferdes mit dem Halsriemen verbunden wird; Kuntgeschirre sind mit einem einfachen Riemen, welcher das Kunt mit dem Sprenggurt oder Kammdeckel der Geschirre oben verbindet, zu versehen.

Aufhalter von Strickwerk sind unstatthaft.

Das Fahren mit einfacher Leine oder mit Aufzäumung ohne Mundstück ist untersagt.

Zwei- und mehrspänniges Fuhrwerk muss mit Kreuzleine gefahren werden.“

Gebrauchsmuster und Patente

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

Angemeldete Patente: Kl. 28b. U. 4439. Aus mehreren Teilen bestehender Stanzblock für Pressen zum Ausstanzen von Leder und ähnlichen weichen Stoffen. United Shoe Machinery Company, Boston u. Paterson. — Kl. 28a. K. 46894. Verfahren zur Herstellung festen, fast vollkommen wasserdichten gleitfreien Leders. Fritz Kornacher, Auerbach i. Hessen. — Kl. 33b. H. 54416. Bügel für Damentaschen, Geld-, Reisetaschen oder dergl. Huppe u. Bender, Offenbach a. M. — Kl. 56a. T. 15635. Schnalle mit herausziehbarem Dorn und Lüftungshebel. W. von Tecklenburg, Bremen-Horn.

Gebrauchsmuster: Kl. 33a. 485502. Mit einer Umkleidung versehener Schirm bezw. Spazierstock. Friedmann u. Molfenter, Ulm a. D. — Kl. 33b. 483543. Verlängerungstasche mit Verschlussbügel und Aussentasche. Paul Milde, Görlitz. — Kl. 4a. 483716. Kutschwagenlaterne, rechts und links verwendbar. Arthur Schwarz, Liegnitz.

Briefkasten der Redaktion

Die erste Nummer der „Fachbeilage“ im Jahre 1912 erscheint am 19. Januar. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 5. Januar, alle anderen Arbeiten bis zum 10. Januar einzusenden.

Unsere Mitarbeiter und Freunden wünschen wir ein fröhliches Weihnachten und ein gutes neues Jahr.
Die Redaktion.

Inhalts-Verzeichnis der Fachbeilage.

Allgemeine Artikel.	8	Kleine Notizen.	8
Leder, Das	2, 3, 5, 6	Alligatorleder	1
Lederbehandlung, Ueber	12	Amerikanisches Verfahren beim Schneiden	11
Lernmöglichkeiten eines Sattlers	7	von Nähriemen	7
Patente, Erwerbung und Verwertung von	10	Ausstellungen	4
„Pferdestärke“ (H. P.)	7	Banknoten aus Leder	4
Tran	9	Coupékoffer	2
		Fachbücher, Alte	7
		Farbe, Weisse, für die Fleischseite von Blank-	7
		leder	7
		Gerbereimethoden in China	4
		Glanz auf Ziegenleder	6
		Glanze zum Auffrischen von Ledermöbeln	10
		Glanzwachs	5
		Glanzwische für braune Ledersachen	2
		Goldglanz auf Leder	3
		Hufeisenzeichen als Freizeichen	4
		Idealsitz	6
		Idealsitz	10
		Kautschuk Kitt	11
		Kunstleder, Kunststoffe	2
		Ledertreibriemen	5
		Neuheiten in Automobilen	8
		Neuheiten in grossen Taschen	5
		Neuheiten in Koffern	6
		Paraleleleder	1
		Patentkalender 1911 u. 1912	1, 13
		Patentküsternklemme	1
		Peitschenriemen	2
		Rattenfellen, Verwertung von	2
		Riemenkitt	7
		Rosten von Werkzeugen	10
		Sattel mit Luftkissen	5
		Schlangenhäuten, Die Behandlung von	3
		Schwärzen von Geschirren	10
		Schwärzen von Sämischleder	8
		Schwärzen von Sattlerleder	3
		Stockflecken im Leder	10
		Strassenpflaster aus Leder	10
		Treibriemen, Reinigen von	11
		Vaselinfett	5
		Verstellkumt	1
		Wollfett für Spaltleder	3
		Patentlisten, Fachtechnischer und Redaktions-	
		Briefkasten	
		in jeder Nummer auf der letzten Seite.	