

Entwicklung des Automobils als etwas Selbstverständliches, als etwas, was da hat kommen müssen, um den Menschen weitere Gewähr auf Lebensunterhalt und weiteres Fortkommen auf wirtschaftlich kultureller Basis bieten zu können.

Aus diesem Grunde haben wir das Automobil schon bei seinen Ursprüngen als ein unserer Unterstützung bedürftiges Objekt freudig begrüßt, haben es als wichtigen Lebensfaktor anerkannt, und mit der Anerkennung, die ihm früher nicht so schnell und vorurteilsfrei geworden wäre, haben wir mit einem Schlage seine Wertschätzung gehoben, das Novum populär gemacht und gleichzeitig unsere pekuniäre Lage gebessert, richtiger gesagt unser weiteres Fortkommen fester gesichert.

Die alte Wagenbaukunst galt von jeher als das Eldorado für alle „Glück-zu-von-wegen-des-Handwerks-Belissenen“, und die Begeisterung für diesen Sattlerzweig müsste sich logischerweise ganz entschieden im Wandel der Zeiten gesteigert haben.

Doch dem ist nicht so!

Die Intimität der alten Wagenbauschule existiert wohl noch, das soll ja der Artikel bestätigen helfen, doch das Wort Intimität hat die neuere Richtung, die Automobilbranche, nicht mit übernommen; sie hat ihren Werkstätten ein Wort aufgezwungen, das „Akkord“ heisst, und das hat die intime Schaffensfreude, die den älteren Wagensattlern wie angeboren schien und in Fleisch und Blut übergegangen war, restlos unterbunden.

Akkord ist — — — — *

Der alte Kutschwagenbau gilt vielen als ein längst überwundener Standpunkt; er wird wenig erwähnt, kaum noch astimiert und beachtet, trotzdem er noch sehr vielen eine ganz gute Subsistenz bietet.

Zwar scheint seine Blütezeit etwas verblasst, aber nichtsdestoweniger ist er lebensfähig geblieben; er wird es auch bleiben, und seine Konstruktion, seine Verfertiger werden schon für weitere Neuformen und Verfeinerungen Sorge tragen, dass er konkurrenzfähig bleibt und nicht von der wirtschaftlichen Bildfläche verschwindet.

So bestimmt wie man das Pferd als das letzte seiner Rasse im Zoologischen Garten dermaleinst zu schauen geneigt war, so bestimmt sahen gewisse Hellscher auch den letzten Kutschwagen im Landesmuseum paradien. Doch das Pferd bleibt unentbehrlich; ich möchte schier behaupten, dass es, wenn auch sein Gebrauch vermindert ward, im Ansehen gestiegen ist, was die Steigerung im Pferdereichtum, speziell der letzten Jahre, unüberleglich beweist. Und Gaul und Kutschwagen gehören zusammen.

Es ist aber noch immer feststehend, dass das Luxuswagengespinn mit einem Automobil in puncto Schönheit und Eleganz jederzeit weitläufiger kann; es wird auch die Zeit wiederkommen, wo es beim Besitzen zum guten Ton gehören wird, neben dem Auto den Kutschwagen als heimatisches Verkehrsmittel haben zu müssen, auch gibt es ja noch Leute genug, die sich bis heute noch nicht von Pferd und Wagen zu trennen vermöchten, und es sind diese auf die Wagenbaukunst bezw. auf deren Handwerker angewiesen, um ihrem Bedürfnisgefühl Befriedigung verschaffen zu können. Von all den Wagentypen, die unseren schönen Wagensattlerberuf in besonders hohem Masse beanspruchen, steht das Coupé, von dem ich mir heute zu sprechen erlaube, mit an erster Stelle.

Von diesem Wagen haben wir zwei Arten: das zweisitzige und das viersitzige Coupé.

Das zweisitzige weist im Vorderteil eine glatt verlaufende Vorderwand auf, wohingegen beim viersitzigen diese Wand eckig oder rund nach dem Bock zu ausladet.

Das Coupé ist unbestritten das eleganteste, formvollendetste Fahrzeug, das die Wagenbaukunst hervorbringen verstand.

Kein Wurf ist ihr so treffend, so prägnant und charakteristisch gelungen als dieser, und es ist auffallend merkwürdig, dass seine Uebertragung auf ein Chassis eine verfehlte Spekulation von vornherein war, denn darauf wirkt es bizarr, grotesk und unschön in höchster Potenz, weshalb man auch in weiterer Folge von dieser Vermählung Abstand nahm.

Ob das Coupé in seiner Vorderpartie rund oder eckig oder glatt verlaufend gehalten ist, dies kann unserem Schaffen nicht ganz gleichgültig sein, und will ich versuchen, alle drei Arten zu schildern, voraussetzend und hoffend, mir keine Vergessenssünden auf mein ohnehin schuldbeladenes Gewissen aufzubürden.

Die erste betätigende Anteilnahme, die wir allen Coupés zu widmen haben, besteht in dem Beziehen des ziemlich quadratförmigen Verdecks. Dieserhalb muss die Decke ringsum der Dicke des Leders entsprechend eingefalzt sein.

Hinsichtlich des Bezugsmaterials kommt, wie schon angedeutet, ausschliesslich Leder zur Verwendung, und zwar sogenanntes Waschleder, das oft 3 bis 5 Millimeter stark ist. Ist die Decke von dem Wagner richtig verspannt und eine federstarke Nute vorhanden, so schneide das Leder in groben Umrissen zu und stecke es nachdem in eine mit lauwarmem Wasser gefüllte Bütte, worin es, eine Zeitlang liegend, gehörig durchweichen kann. Die rohe Holzdecke wird nunmehr tüchtig gekleistert und das völlig durchnässte Leder darauf geheftet und dabei äussert kräftig spannend in Länge und Breite gezogen, so dass man der Arbeit des Nachspannens und des Nachheftens keineswegs enthoben ist.

Ganz dicht nagele nun in dem Falz entlang das Leder auf. Du musst dabei so gründlich verfahren, dass sich Nagelkopf an Nagelkopf reiht und kein Zwischenraum verbleibt, auf dass der Lackierer, der nach dem Trockengewordensein des Leders dasselbe weiterhin, Farbe und Lack aufbringend, bearbeitet, nicht in Sorge zu sein braucht, dass sich Blasen oder Erhöhungen zwischen den Nägeln bilden.

Im Innern des Wagens sieht es noch recht verwildert und trostlos aus. Diese Verwilderung und Trostlosigkeit steigern wir weiter beim Federeinsetzen. Doch nach und nach lernst es innen ganz „gentlemanlike“ anschauen, und wie dies der Reihe nach zu geschehen hat, soll ja hier Revue passieren.

Ehe Du Federn einsetzen kannst, ist der Hintersitz bezw. die Rückwand auszunageln. Dies geschieht mit grober, weitmaschiger und demzufolge billiger Leinwand, die unten und oben durch Annageln befestigt wird. Von links und rechts schiebt man zum Ausfüllen des Hohlraumes Alpengras ein, und seitlich verschliesst man die Geschichte, indem man das Leinen auf den Eckschwellern festnagelt.

Wenn das Coupé viersitzig ist, muss die Vorderwand auch glatt verlaufend ausgenagelt werden.

An Lehnfedern kommen hinten zwei Reihen à 7 Stück in Betracht, vorn keine; wie diese ungefähr einzusetzen sind, ist bald gesagt. Sie werden etwas über die Mitte des Matratzenbauches in das Leinen mit dem unteren Ring eingesteckt und festgenäht. Vorerst werden die Federn von unten nach oben gestellt, so dass sie sieben Gruppen à 2 Stück bilden; dem folgt die Schüürung von links nach rechts, und das den Federn unverrückbaren Halt gebende „Ueberdaskreuzschmüren“ folgt dem vorerwähnten auf dem Fusse.

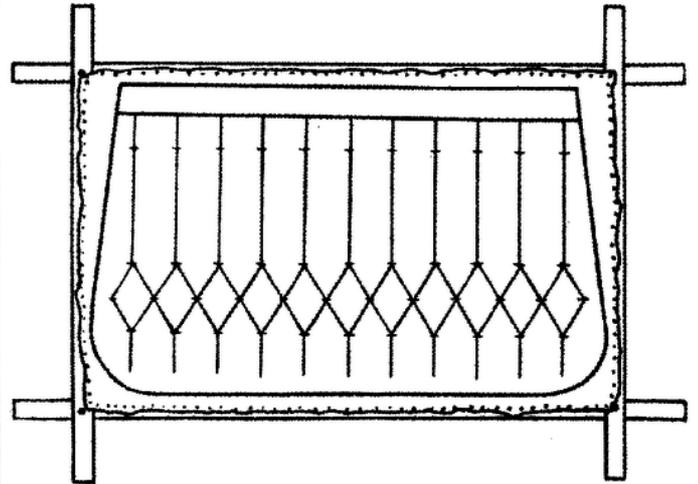


Fig. 1

Uebernagle die fertige Federschmüre mit englischem Leinen und schneide Matratze und Seitenteile sowie die Armlehnen und die eventuell vorhandene Vorderpartie zu.

Als bekannt setze ich voraus, dass beim Zuschneiden für die einzelnen Teile Pappwerk, das ist mit Kleister aufgetrichene Leinwand für Matratzen und mit Papier beklebte Leinwand für Seitenteile, verwendet wird. Das Leinen spanne auf Rahmen auf und zeichne es wunsch- oder auftragsgemäss ab.

Mit Figur 1 bringe ich die auf einen Rahmen gespannte Leinwand der Matratze; auch ist darauf die Abzeichnung genau ersichtlich.

Ich habe mir eine schmalpfeifige, mit einem Karo versehene Matratze zum Vorwurf erkoren, da ich sie noch immer für die ansehnlichste, im Coupé besonders gut wirkende halte, dabei wohl wissend, dass die Grosskarmatratze viele Anhänger und Verfertiger aufzuweisen vermag. Vom Grundstrich muss erst eine 7 bis 8 Zentimeter hohe Fälschung nach oben ab. Die wichtigere Abzeichnung ist ungefähr folgende: Vom unteren Grundstrich bis erste Stichreihe 6 bis 7 Zentimeter; auf den Bauch entfallen zirka 30 Zentimeter. Die Höhe des Karos verlangt, um schön ausfallen zu sollen, ungefähr 10 Zentimeter, und von der letzten Stichreihe bis zur inneren Matratzbreite muss die Entfernung 10 bis 12 Zentimeter betragen.

Nun überschlägst Du Dir nach den hier folgenden Massen die Höhe, die Du im Tuch brauchst, reisst Dir das Stück vom Tuchballen ab und heftest es glatt auf den Tisch, die gute Seite nach unten gelegt. Die gleiche Zeichnung, die Du auf das Matratzenleinen verewigt hast, übertrage nunmehr auf das Tuch unter Hinzufügung folgender Zugaben: Von unten bis ersten Stich 4 bis 5 Zentimeter, auf den Bauch 1½ Zentimeter, auf das Karo 3 Zentimeter und zum oberen Kopfpolster zirka 10 Zentimeter.

Von Stich zu Stich im Breitenmasse kommen je 3½ Zentimeter in Mehraurechnung. Die Seitenteile kann man bei steifer gehaltenem Pappwerk auf dem Tische garnieren, doch schöner macht sich auch auf Rahmen gespannt.

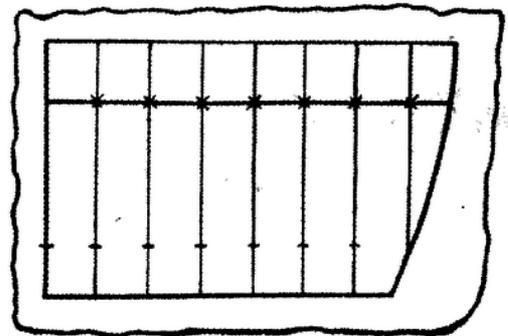


Fig. 2

Die Art der Aufzeichnung veranschaulicht Figur 2.

Die nicht fest zu bestimmenden Abmessungen sind: von unten bis erste Stichreihe 6 bis 7 Zentimeter, auf den Bauch 15 bis 18 Zentimeter; zum kleinen Kopfpolster, das flach unter der Armlehne verläuft, zirka 7 Zentimeter. Zugaben: von unten bis ersten Stich 4 bis 5 Zentimeter, auf den Bauch nichts, zum Kopf 6 bis 8 Zentimeter, was jedoch mehr zum Anpassen, zur besseren Handhabung als zum Polstern dienen soll.

Die Seitenteile werden abgeheftet, ausgefüllt und ringsum auf dem Tische oder im Rahmen zugenäht.

Merke: Alle Tuche (und Tuch kommt als Material beim Coupé meistens in Frage) müssen, da sie an den Abheft- und Knopfstellen eine ständige Durchreisgefahr bilden, unterschlagen oder mit kleinen Nessel- oder Klötzleinenstückchen an den Abheftstellen unterklebt werden!

Viele Sattler ziehen das Unterkleben dem Unterschlagen mit Nessel vor, da sie meinen, dass das erstere haltbarer, zuverlässiger sei; ebenso wird unter das Tuch eine Wattenlage geheftet.

Das nummehrige Garnieren der Rückmatratze handhabe so: Die untere Knopfreihe hefte durchweg ab; ist dies geschehen ebenso den ersten Knopf bzw. Stich über dem Bauch auf der linken Seite (Du hast den Rahmen inzwischen herumgedreht), füllst den Bauch resp. die eine Bauchseite aus und heftest nachdem die zweite Abheftstichstelle ab, und so weiter-schaffend kannst Du den Bauch folgerecht abtun.

Merke: Die Hälfte der Falten lege über die linke, den Rest über die rechte Hand; dies befolge auch beim Zugarnieren des Kopfes, da diese Methode den Gesetzen der Harmonie, des „Soseinmüssens“ entspricht.

Wenn es jemand für richtiger hält, den Bauch vorher auf dem Grund-leinen mit einem Zeugstück zu garnieren, so habe ich dagegen nichts ein-zuwenden, im Gegenteil, auch ich meine, dass man leichteres Arbeiten hat und dass die Falten des Bauches dadurch exakter und akkurater zu legen sind.

In vorgeschildeter Art erledige auch das Ausfüllen der Karos; erst das halbe anfüllen, rechts und links abheften, dann so viel Polster anlegen, dass es Dir genügend erscheint, und mit dem obersten Knopf abschliessen. Die schrägen Falten, die das Karo bilden, werden von oben nach unten übergelegt — niemals anders! Willst Du für eventuell präzisere Legung der Falten noch etwas in Bereitschaft haben, so hefte die Stiche vorläufig blind ab und ziehe die Knöpfe erst dann ein, wenn die Matratze fix und fertig ist.

Wie weit sie unten bzw. seitlich zuzunähen ist, ersiehst Du an Bilde. (Fortsetzung folgt.)

Aus der Lederwarenbranche.

Papierkörbe. Auf eine recht einfache Art und Weise lernte ich in einer norddeutschen Stadt Papierkörbe herstellen. Sie soll hier mitgeteilt werden:

Je nach der Grösse und dem Umfange, den derselbe erhalten soll, schneidet man sich den Boden mit entsprechendem Durchmesser. Wo Stützen, Kreisrundscheren oder Rundzirkel da sind, hat man es ja ziemlich leicht; wo man aber zweimal starke übereinander kaschierte Holzpappe



Fig. 1



Fig. 2

mit der Hand rund schneiden muss, ist es schon weniger schön; es geht aber natürlich auch. Bequemer hatte ich es jedoch. Mir stand eine alte Pappschere zur Verfügung, die noch einen Holztisch hatte. Auf diesen konnte ich meine Pappe aufnageln in der richtigen Entfernung zur Schnittfläche. Dann drehte ich meine Pappe, nahm erst in grösseren Schritten wegz, nach und nach die kleineren, und zum Schluss war mein Boden schon ziemlich rund; ein paar Stiche mit der Rassel und in wenig Zeit, schneller als man es hier beschreiben kann, war mein Boden fertig. Aus praktischen Gründen schneid ich mir jedesmal zwei Böden. Nachdem nahm ich dünne Holzpappe, schnitt erst die genaue Höhe — natürlich rechtwinklig — und dann den Umfang zweimal um den Boden herum. Einmal wäre zu dünn. Beide Längsseiten schärft man etwas ab, damit es einen guten Abschluss gibt und man nicht merkt, wo gestückt ist. Tüchtig mit einem Lineal oder dem Falzbein gewölbt, schmiert man die Hälfte der Pappe mit nicht allzu dünnem aber auch nicht zu dickem Leim an und legt sie um die beiden Böden herum. Aufpassen muss man nur, dass nicht schief angelegt wird, damit man oben und unten glatte Kanten behält. Dann reibt man etwas an, denn kleben muss es überall, und lässt dann die Röhre, immer noch die beiden Böden an den Enden drin, trocken. Leim arbeitet bekanntlich sehr, es würde also die Röhre ein beträchtliches Teil eingehen, wollte man die Böden zu zeitig herausnehmen. Ist alles genügend trocken, so setzt man den einen Boden fest ein, indem man ringsum an die Kante gut Leim gibt, und zwar so, dass er ungefähr 2½ bis 3 Zentimeter von der äusseren Kante absteht. Sicherheitshalber kann man ihn noch mit ein paar kleinen Flachkopfstiften fester mit der Röhre verbinden. Dann schneidet man sich mehrere 2½ Zentimeter breite Streifen dünner Pappe und legt diese oben und unten um die Röhre herum, vielleicht 1 Zentimeter stark, so dass die auf dem Bilde sichtbaren dicken Ränder entstehen. Das Pappgestell wäre soweit fertig; nun kann ausgelegt werden. Meist verwendet man jetzt dazu die billigeren Kunstleder, Dermatoid, Kaliko oder Papier. Das Auslegen ist ziemlich einfach und geht sehr schnell. Erst den Boden belegen und dann innen rundherum. Den Boden aussen ebenfalls, passend in der Farbe zum Bezug. Den Papierkorb zu beziehen ist ebenfalls keine Kunst weiter. Das Leder, das dazu verwendet werden soll, kann ja, je nach Bestellung und Vorschrift, sein wie es will, es bleibt so ziemlich immer dieselbe Arbeitsweise.

Figur 1 zeigt Lederschnitt-Eiche (welcher schon in No. 1, Jahrg. 1910, beschrieben worden ist), also Rindleder. Aber auch das jetzt so moderne Antik-Rindleder oder das marmorirte Kalbleder und Moutons sehen gar nicht übel aus. Zuerst schneidet man sich zwei Streifen, 9 bis 10 Zentimeter breit, und zackt sie schönheitshalber auf einer Seite aus. Mit diesen belegt man die erhöhten Ränder. Nun lege man aber ja nicht die Streifen von innen an, sondern erst von aussen. Das Leder würde sonst gegebenenfalls, wenn es sich nicht dehnt, nicht zureichen, da doch der innere Umfang ein kleinerer ist als der äussere. Die aufgesetzten Pappstreifen ergeben nämlich einen wohl 3 Zentimeter grösseren Umfang. Also aussen anlegen und innen die entstehenden Falten verteilen. Das Ausgezackte erweist sich dabei als etwas ganz Praktisches. Würde man nämlich innen einen geraden Schnitt bloss annehmen, so würde sich dieser durch die Verteilung der Falten zu einer recht unschönen Linie formen; man müsste erst wieder nachschneiden; so aber wird durch die Zacke eine kleine Unebenheit gar nicht weiter auffallen. Beim unteren Streifen nimmt man natürlich das Ausgezackte auf den Boden aussen. — Das Hauptteil ist dann auch ziemlich schnell eingesetzt. Es wird oben und unten nur gerade geschnitten, so dass es zwischen die beiden erhöhten Ränder hineinpasst. Die anderen Seiten werden gut abgeschärft und unauffällig zusammengestückt. Bei geschnittenem Rindleder kann man den oberen Rand und ebenso die Enden des Hauptteils mit einer Flechtarbeit verzieren. Gewöhnlich verschönert man den Papierkorb noch mit Pariser Ziernägeln oder auch mit einfachen Polsternägeln.

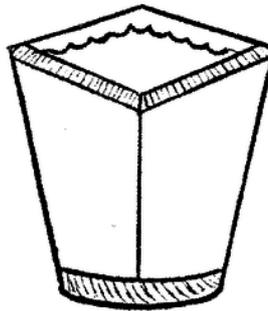


Fig. 3

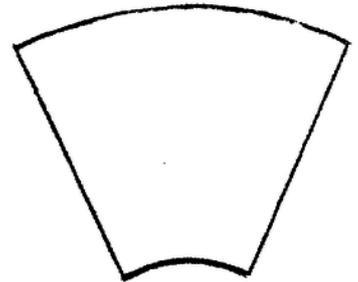


Fig. 4

Auf dieselbe Art lässt sich auch der viereckige Papierkorb herstellen (Imitation), nur muss der Boden naturgemäss viereckig sein und abgerundete Ecken haben.

Eine Kombination beider entsteht, wie Figur 3 zeigt, wenn man der Pappe die Form der Figur 4 gibt, sie übereinander stösst, den runden Boden unten einsetzt und nach oben leicht kantig drückt.

Andere Formen, wie Vasen und dergleichen, erfordern eine andere Behandlung. Man braucht dazu passende Klötze und kaschirt darüber. Derartige Arbeiten sind etwas komplizierter, denn vieles kann man nicht aus einem Stück machen, sondern muss aus Streifen und Stücken zusammengesetzt werden. Schwer ist es allerdings auch nicht, und ein geschickter Arbeiter findet sich auch da leicht hinein. Hze.

Aus der Militäreffektenbranche.

Grosse Packtasche. Bei Manövern oder Feldzügen gebraucht der Stabsoffizier die grosse Packtasche, welche vom Handpferd getragen wird, da ja jeder Stabsoffizier meistens immer drei Pferde bei sich hat. Die Packtasche wird aus Rindfachtelleider hergestellt. Fig. 1 stellt uns eine solche dar. Zu der Tasche gehören folgende Teile (Fig. 2): a. Oberteil, welches gleichzeitig die Deckel der Tasche bildet. Die Länge desselben ist

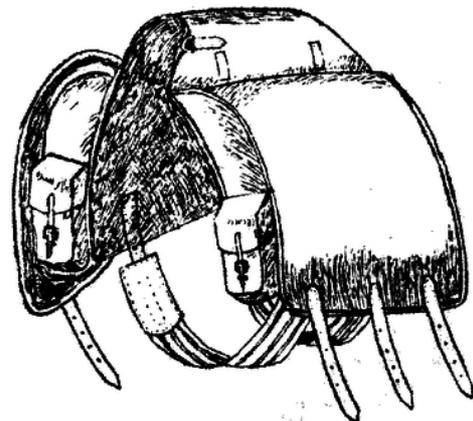


Fig. 1

152 Zentimeter, die Breite 41½ Zentimeter. Oben in der Mitte wird das Oberteil etwa 8 Zentimeter tief, im Bogen nach innen, ausgeschnitten. b. Hinter-teil. Dazu braucht man zwei Stück. Die Länge desselben ist 72 Zentimeter, die Breite 36 Zentimeter. Sie werden oben im gleichen Bogen mit dem Oberteil geschnitten, jedoch hinten etwa 2 Zentimeter abgeschragt.

c. Vorderteil. Dazu sind ebenfalls zwei Stück erforderlich. Die Breite ist 36 Zentimeter, die Länge $44\frac{1}{2}$ Zentimeter. d. Stellt uns die beiden Deckel von innen dar. Es sind ebenfalls Taschen, welche in der Mitte mit Schnürhaken zum Zuschüren versehen sind. e. Seitenboden. Hierzu vier Stück erforderlich, und zwar paarweise zuschneiden. Die Böden werden oben zusammengeschnallt. Die Breite ist 25 Zentimeter. f. ist der Deckel innen zum Vorderteil, welcher in entsprechender Größe wie das Vorderteil zu schneiden ist. Die Seitenbodentaschen sind 21 Zentimeter hoch, 6 Zentimeter breit, und sind auf den Seitenboden zu befestigen. An Riementeilen sind zu schneiden: Sechs Deckelstrupfen, 31 Zentimeter lang und 27 Millimeter breit. Vier Hinterstrupfen, $31\frac{1}{2}$ Zentimeter lang und 30 Millimeter breit. Zwei Strupfen zu dem Boden, 31 Zentimeter lang und 22 Millimeter breit, und eine Strupfe zum Oberteil, 31 Zentimeter lang und 22 Millimeter breit. Ferner noch zwei Schnallgürtel, 44 Zentimeter lang und 22 Millimeter breit, welche durch die Ringkappen am Oberteil gezogen werden, und noch zwei Schnallgürtel, $53\frac{1}{2}$ Zentimeter lang und 27 Millimeter breit, welche durch die Schlaufen am Oberteil gezogen werden.

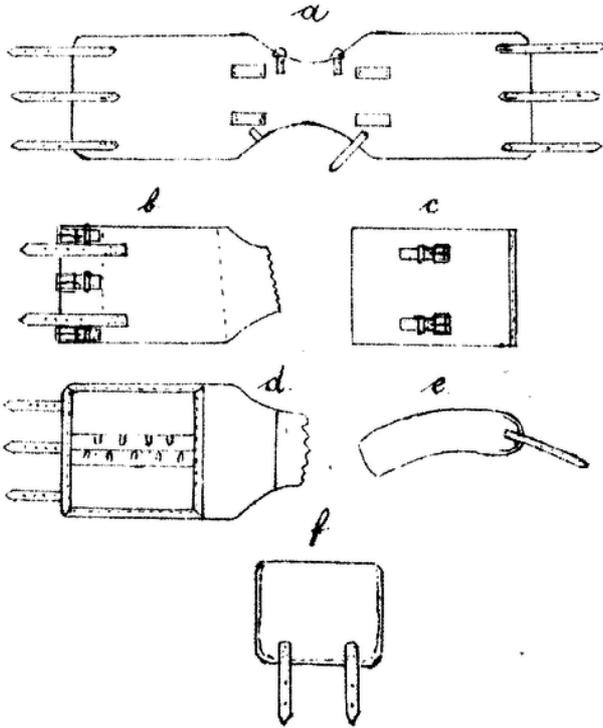


Fig. 2

Wenn nun sämtliche Teile besetzt sind, wird die Tasche zusammengestellt. Zuerst werden die beiden Teile d. zusammengestossen und dann mit dem Oberteil a. zusammengeklebt und, soweit die Deckel gehen, eingestemmt. Ebenfalls auch die Vorderteile und Seitenböden oben, welche zum Einschlagen sind. Die Hinterteile b. werden ebenfalls zusammengestossen, Seitenboden und Vorderteil auf das Hinterteil eingereiht und dann eingestemmt. Ist dies geschehen, so wird der Deckel f. auf die punktierte Linie auf das Hinterteil festgenäht. Alsdann stelle und klebe man Vorderteil und Hinterteil bei dem Ausschnitt zusammen, nahe die beiden grossen Deckel durch und stemme dann beide Teile zusammen ein. Die Tasche muss aber oben, wo sie auf dem Rücken des Pferdes liegt, auch etwas rund geformt werden. Das macht man am besten, wenn man die beiden Teile zusammenklebt. A. Sch.

Aus der Treibriemenbranche.

Kopfschmerzen eines Treibriemenfabrikanten. In einem Unternehmerfachblatt finden wir im Briefkasten eine Kalkulation von Ledertreibriemen, die nur zur „Anregung“ auf diesem Gebiete dienen soll. Offenbar will dieser schlaue Herr aus den einlaufenden Antworten neue Mittel sich verschaffen, um seine Arbeiter noch mehr auszunutzen. Da auch die zehnstündige Arbeitszeit noch in Frage kommt, handelt es sich ohne weiteres um eine rückständige Bude. — In der Hauptsache schreibt der Fragesteller folgendes:

„Können ein Meister und drei Mann innerhalb zwei Wochen und vier Tagen folgendes Quantum Lederriemen fertigestellen oder noch mehr leisten? Eine Riemenbahnschneidemaschine mit Fussbetrieb steht zur Verfügung und sollen die Croupans vor dem Zusammensetzen resp. Zuschneiden in zwei bis drei Teilen nass ausgestreckt werden. Gedacht sind folgende Riemen:

180	m lang	50 mm breit	6 mm dick
150	"	315	"
350	"	420	"
93,80	"	670	"
11,15	"	150	"
11,25	"	110	"
8,10	"	70	"
17,20	"	170	"
817,50	m Gesamtlänge,	1,955	m Gesamtbreite.

Angenommen auf je 1,30 Meter Länge, macht bei 817,5 Meter Gesamtlänge rund 629 Uebergänge. Eine Riemenbreite von 1,955 Meter erhält rund 60 Strich Naht bei einer ungefähren Länge von 0,30 Meter, macht bei 60 Strich pro ein Uebergang 18 Meter Naht. Bei einer Riemenbreite von 1,955 Meter und bei 629 Uebergängen 1132 Meter Naht. Ein Mann (Sattler) leistet pro Stunde mindestens 3 Meter Naht und bei zehnstündiger Arbeitszeit ohne Unterbrechung 30 Meter im Tag und die Woche 180 bis 200 Meter. Drei Mann (Sattler) nähren demnach die 1132 Meter Naht in zwei Wochen und einem Tag weg. Rechnet man für Ausstrecken, Verputzen, Leimen bei je drei Sattler 300 Meter pro Tag, so kommt man zu dem Ergebnis, dass drei Mann obige Riemen in rund zwei Wochen und vier Tagen versandfertig stellen können. Also jeden Tag zirka 52 Meter fertige Riemen bei drei Sattlern. Der Meister würde nach dieser Rechnungsaufstellung in zwei Wochen und vier Tagen 817,50 Meter Riemen zuschneiden, diese ausrichten und ausschärfen."

Als Antwort darauf wird von einer Seite dazu geschrieben: „Nach unserem Dafürhalten können die aufgeführten Riemen in einem grösseren Betriebe, der mit den entsprechenden Maschinen usw. ausgerüstet ist, in der angegebenen und vielleicht noch etwas kürzerer Zeit angefertigt werden. Falls jedoch bei einem kleineren Betrieb, der in vorliegendem Falle in Frage kommen dürfte, die entsprechende Anzahl Rahmen zum Nassstrecken nicht vorhanden ist, so wird unbedingt eine längere Zeit erforderlich sein."

Wir glauben, dass diese Zeilen unsere Kollegen interessieren werden, und hoffentlich findet sich jemand, der diesen Ansichten etwas näher auf den Grund geht.

Kleine Notizen

Als fachtechnische Sachverständige sind von der Berliner Handelskammer für unser Gewerbe folgende Herren bestellt worden: G. Dietrich, H. Goldschmidt, Emil Hasse, R. Loth, E. Trebesius und G. Collin.

Ein Gerberkunststück. Eine New Yorker Firma zeigt in ihren Schaufenstern eine vollständig gegerbte Elefantenhaut, welche eine Stärke von $7\frac{1}{2}$ Zentimeter besitzt. Die Fertigstellung dieser Haut nahm zwei Jahre in Anspruch. Die Firma hat sich schon früher in der Gerberei solcher Spezialitäten versucht. So wurde vor etlichen Jahren die Haut des Zirkuselefanten „Jumbo“, welche 800 Pfund wog, dort gegerbt, wozu man drei Jahre brauchte.

Klebmittel für Leder auf Leder und auf Filz. Ein gutes Mittel, um Leder auf Leder oder Leder auf Filz fest zu verkiten, besteht darin, dass man 22 Teile fein geschnittene Guttapercha in einer Mischung von 18 Teilen Schwefelkohlenstoff, 3 Teilen Benzol und 24 Teilen Terpentinöl bei Zimmertemperatur durch häufiges Umschütteln löst, worauf man noch 35 Teile syrischen Asphalt in fein gepulvertem Zustande zusetzt und mehrere Tage in geschlossenem Gefäss unter gelegentlichem Umschütteln stehen lässt. Die nach völliger Lösung sirupdicke Masse wird auf das gut entfettete Leder aufgestrichen, worauf man die Klebestelle bis zur völligen Erhärtung des Kittes beschweren muss. Ein anderer dünnflüssiger und schneller trocknender Kitt für den genannten Zweck könnte durch Zusammennischen gleicher Teile einer Lösung von 20 Teilen klein geschnittener Guttapercha in 80 Teilen Schwefelkohlenstoff und einer weiteren Lösung von 28 Teilen Schellack (blond oder rubin) und 2 Teilen venetianischem Terpentin in 70 Teilen Spiritus (96prozentig) hergestellt werden. Ein wesentlich billigerer Klebstoff ist herzustellen, indem man 65 Teile amerikanisches Harz (Kolophonium) mit 10 Teilen Leinölmirniss zusammenschmilzt und nach Entfernern vom Feuer mit 25 Teilen Kienöl oder Schwerbenzin verdünnt. Kommt es nicht auf die Färbung der Kittmasse an, so kann man auch 60 Teile Asphalt mit 15 Teilen Steinkohlenteer zusammenschmelzen und mit 25 Teilen Benzol verdünnen. Derartige Kite müssen vor Gebrauch im Wasserbade zur Erreichung der erforderlichen Dünnflüssigkeit etwas angewärmt werden. Die hiermit beschriebenen Platten bezw. Klebeflächen sind unter starkem Druck aufeinander zu pressen.

Patentschau Zusammengestellt vom Patentbureau D. KRÜEDER & Co. in DRESDEN. Kopien billigst. Auskunft frat.

Angemeldete Patente: Kl. 56b. L. 32776. Knie- und Schenkelschutzvorrichtung für Reiter. Andreas Liess, Lugos, Ungarn. — Kl. 56b. W. 37482. Am Sattel befestigter Sabelhalter. Friedr. Aug. Max Weber, Weddlinburg.

Erteilte Patente: Kl. 28b. 248529. Maschine zum Ausstanzen von Leder und ähnlichen weichen Stoffen, deren oberer Druckteil emporklappbar ist. Felix Müller, Leipzig. — Kl. 44b. 246678. Zigarrentasche, bei der die Taschen in einem besonderen herausnehmbaren oder herausklappbaren Rahmen angeordnet sind. Wilh. Müller, Berlin.

Gebrauchsmuster: Kl. 11e. 504451. Aus einem Stück gefertigte Brieftasche. Heiner Hübener, Zwickau i. S. — Kl. 28b. 504820. Vorrichtung zum Schneiden von Riemen. Karl Geffers, Erfurt. — Kl. 3b. 504121. Riemenführung für Gamaschen, Gamaschen- und Wildleder- manufaktur Ignaz Schübel, Berlin. — Kl. 28b. 503504. Lederzeugglätter und Abkratzer. Jul. Loewy u. Sohn, Rawitsch. — Kl. 56a. 504278. Tragesattel. Karl Fr. Schaller, Wien. — Kl. 63a. 503575. Verstellbarer Arbeitstisch für Polster-, Tapezier- und Sattlerarbeiten. Herm. Kögel u. Herrn. Lorenz, Holleben bei Halle a. S. — Kl. 33b. 502657. Mädchenschultaschen-Verschluss. Moritz Strauss, Freiberg i. S. — Kl. 28b. 501107. Zangenartige Vorrichtung zum Festhalten von Leder. Fa. S. Kiefer, Worms. — Kl. 33b. 501466. Reisekoffer mit Filzplatteneinlage. Karl Lutz, Lindenberg i. Schwaben. — Kl. 39b. 501590. Künstliches Leder. Alfred Dassler, Leipzig.

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der „Fachbeilage“ erscheint am 7. Juni. Da in Bälde unsere Generalversammlung stattfindet, so sind Artikel für die nächste Nummer bereits bis zum 17. Mal einzusenden, damit die nächste Beilage rechtzeitig erscheinen kann.