

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer 9

Erscheint alle 4 Wochen. Einsendungen für die Fachbeilage sind zu richten an P. Blum, Berlin SO. 18, Brückenstr. 10b

30. August 1912

Inhalt: Das Pferd in der Geschichte der Sattlerei und des Wagenbaues. III. — Unsere Zukunft liegt in der Luft! III. — Aus der Geschichte des Gurtfels. — Aus der Geschirrbbranche: Pferdezaum mit Trense und Kandare. — Aus der Militärreiterbranche: Trägriemen für Kavallerie. — Gepäcktasche für Radfahrer. — Patentschau. — Briefkasten der Redaktion.

Das Pferd in der Geschichte der Sattlerei und des Wagenbaues.

Von Th. Wolff-Friedenau.

III. (Nachdruck verboten.)

So erging es beispielsweise dem Perserkönig Mithridates IV. in seinem Kriege gegen die Römer, in welchem die Hufe der Pferde seines Heeres trotz der Ueberschuhe so stark abgenutzt wurden, dass die Tiere versagten und Mithridates in seinen kriegerischen Operationen für längere Zeit gelähmt wurde. Immerhin aber ist es für die Geschichte des Sattlergewerbes von Interesse, dass es in jener Zeit auch die Stelle des Hufschmiedes zu vertreten hatte.

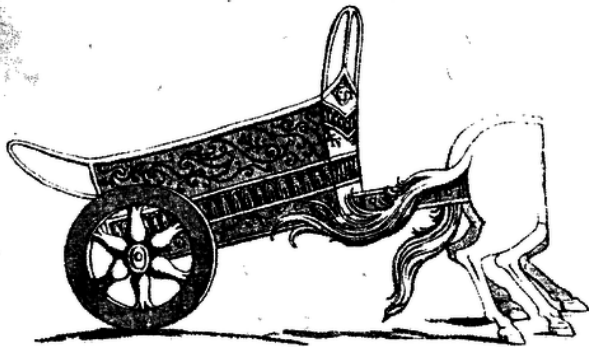


Abbildung 4. Griechischer Renn- und Kriegswagen aus dem homerischen Zeitalter.

Von den Aegyptern gingen Sattlerei und Wagenbau in denselben Formen auch auf die anderen Völker jener Zeit über, so auf Assyrier, Babylonier, Phönizier, und auch die Perser, ursprünglich ein Reitervolk durch und durch, akzeptierten späterhin den Kriegswagen an Stelle des Reiters und gaben ihm noch die besondere Form des Sichelwagens, indem sie den Kranz der Räder mit scharfgeschliffenen Sicheln besetzten, die beim Hineinjagen des Wagens in die Reihe der Feinde gleichsam in diese hineinmähnen sollten und sicherlich auch, wenn es so weit kam, furchtbare Verwüstungen anzurichten imstande waren. Oefters jedoch dürften diese Mordfahrzeuge im eigenen Heer der Wagenfahrer Verwirrung und Blutvergessen angerichtet haben, was wohl auch der Grund war, dass diese Kriegsgefährte sich auf die Dauer nicht behaupten konnten. Von dem Kult, den alle die genannten Völker mit Pferd und Wagen trieben, legen die Reliefdarstellungen uralter asiatischer Ruinen ein hereditäres Zeugnis ab. Immer finden wir das Pferd in reichster und stilvollster Anschirung dargestellt, immer den Kriegswagen aufs reichste verziert, und man kann noch heutigen Tages an diesen Darstellungen studieren, welche Liebe und welches Kunstverständnis damals Sattler und Wagenbauer auf die Erzeugnisse ihrer Arbeit verwandten. Vielfach finden wir auch in Stein gehauene oder auch in Metall getriebene Pferdeköpfe, die beispielsweise die Säulengänge der assyrischen Königspaläste schmückten; möglich, dass diesem Gebrauch eine symbolische oder gar religiöse Deutung zugrunde lag, wie ja auch heutigen Tages noch der Landwirt einen Pferdeschädel, entweder einen natürlichen oder einen in Holz geschnitzten, als Glück und Segen bringendes Zeichen am Scheunentor anbringt. Der wallende Pferdeschweif, dessen Fassung übrigens ebenfalls zu den Arbeiten des Sattlers gehörte, ist schon in den ältesten Zeiten die schönste Helmzier des kriegerischen Mannes, ein Gebrauch, den wir durch die gesamte Kriegsgeschichte bis auf den heutigen Tag verfolgen können.

Werden wir hier zunächst einen Blick auf die Pferderasse jener Völker, die auch für den Sattler von heute Interesse hat. Das Pferd der Völker des Altertums, sowohl der orientalischen, wie Perser, Inder, Aegypter, Babylonier, Assyrer usw., wie späterhin auch der europäischen Kulturvölker des Altertums, der Griechen und Römer, ist das orientalische Pferd, das sich im Verlaufe ungezählter Jahrtausende in den unendlichen Steppen des heissen Asiens entwickelt hatte, ein Pferd von ungleich edlerer Rasse wie das spätere norische Pferd Europas, zwar kleiner, aber auch viel feingliedriger gebaut, viel schneller, feuriger und temperamentvoller wie dieses. Dieses orientalische Pferd ist überhaupt die edelste Pferderasse, die die Geschichte des Pferdes kennt, ist jene Rasse, aus der sich späterhin das hochberühmte Araberpferd entwickelte und noch später das sogenannte Vollblutpferd, also das edle Pferd unserer Zeit, hervorging. Das Vollblut ist lediglich das Pferd, in dessen Adern noch das Blut jenes edlen orientalischen Pferdes vorhanden ist. Während heute das Vollblutpferd aber nur der Besitz der reichen und vornehmen Pferdefreunde und Pferdebesitzer ist und lediglich für Sport- und Luxuszwecke gezüchtet wird, für die eigentlichen Arbeitszwecke dagegen

das schwerere, derbere und kalblütige norische Pferd verwandt und gezüchtet wird, waren die Pferde jener Völker des Altertums also durchweg Vollblutpferde edelster Rasse. Von Asien aus, der Wiege der menschlichen Kultur und der Stätte der ersten Verwendung des Pferdes im Dienste des Menschen, gelangte das orientalische Pferd durch die Wanderungen der indogermanischen Völkerstämme aus Asien auch nach Europa, wo es zunächst in die Kulturwelt der Griechen und Römer eintrat, deren Pferdmaterial also noch von ebenso edler Rasse war wie dasjenige der bisher genannten orientalischen Völker. Es gilt also festzuhalten, dass die Völker des Altertums durchweg über ein Pferdmaterial von viel edlerer Rasse wie die heutigen pferdezuchttreibenden Nationen verfügten, dass das Pferd des Altertums durchweg das edle orientalische Vollblutpferd war.

Bei allen Völkern des Altertums entfaltet das Pferd seine Hauptbedeutung als Mittel der Kriegsführung als Streitross. Während wir aber in den ältesten Geschichtsepochen dieser Völker finden, dass das Kriegspferd geritten wird, findet bei nahezu allen Völkern dieses geschichtlichen Zeitalters jene Wandlung in der Art der Verwendung des Pferdes statt, die wir bereits bei den Aegyptern konstatiert haben, nämlich die Verdrängung des gerittenen Kriegspferdes durch das Gespann des Kriegswagens. Selbst die Perser, ursprünglich die begeistertsten Verehrer der Reitkunst, gingen späterhin ebenfalls zum Streitwagen über, wenn sie allerdings die Reiterei völlig niemals aufgaben, sondern neben ihren Wagenkorps auch stets Reiterabteilungen unterhielten. Das Zurücktreten der Reitkunst hinter dem rossebespannten Kriegswagen ist jedenfalls eine ausserordentlich bemerkenswerte Erscheinung, für die eine vollständig befriedigende Erklärung fehlt. Vielleicht dass das feurige orientalische Pferd sich dem Reiter nicht so willig fügte, nicht so leicht auch durch den leisesten Schenkeldruck zu lenken war, wie das spätere kalblütige Pferd Europas und daher die Aufmerksamkeit des Reiters in höherem Masse beanspruchte, als sich mit den Erfordernissen des Kampfgetümmels vereinbaren liess; vielleicht auch, dass dem verhältnismässig kleinen Tiere, das seine Kraft überdies durch sein feuriges Temperament rasch verzehrte, die schwere Last des Reiters auf die Dauer zuviel wurde; vielleicht endlich auch, dass die Reiter jener Zeit sich noch nicht auf die Dressur einer für die Kriegsarbeit geeigneten Gangart ihrer Pferde verstanden; mögen vielleicht endlich alle diese und noch andere Ursachen zusammengewirkt haben, Tatsache jedenfalls ist, dass bei fast allen Völkern des Altertums das Rossegespann am Streitwagen die vorherrschende und teilweise sogar ausschliessliche Form der kriegerischen Verwendung des Pferdes wurde. Zwei, drei oder vier Pferde an den Streitwagen gespannt, vermochten freilich eine viel grössere Kraft, Schnelligkeit und Ausdauer und vor allem auch eine viel grössere Wucht und Gewalt des Angriffes als das einzelne Reitpferd zu entfalten, und auf dem festen Boden des Streitwagens stehend, unbekümmert um die Rosse, die ja von einem anderen, neben ihm in dem Wagen befindlichen Streiter gezügelt und gelenkt wurden, konnte sich der Wagenkämpfer mit viel mehr Ruhe und Aufmerksamkeit dem eigentlichen Kampfe widmen, als es ihm möglich gewesen wäre, wenn er reitend auf dem Rücken des feurigen und ungebärdigen Tieres gesessen hätte. Trotz des Wertes und der Schätzung des Kriegswagens konnte doch immer nur ein kleiner Teil des Heeres mit Wagen und Gespannen versehen werden, der sich aus den Landesedeln, den vornehmsten Vertretern der Kriegerkaste rekrutierte, während die grosse Masse des Heeres zu Fuss tocht. Die Wagenkämpfer waren die Führer der übrigen Heeresmasse, zugleich aber fiel ihnen auch in geschlossener Reihe der Hauptangriff auf die feindliche Stellung zu, Umstände, die die Wagenkämpfer zum Elitekorps des ganzen Heeres machten. 27 000 Streitwagen sollen zu dem Heere Ramses II. gehört haben, und es ist klar, dass eine solche Menge kriegerischer Gespanne, deren jedes aus zwei bis sechs Pferden bestand, eine ungeheure Wucht des Angriffes zu entfalten vermochte, wenn sie in geschlossener Masse auf die feindliche Truppe losströmte. Die pferdebespannten Kriegswagen vertraten also im Heerwesen jener Völker vollständig die Stelle der Kavallerie in den heutigen Heeren, und die Streitwagenkämpfer waren ihrem Range wie auch ihrer militärischen Bedeutung und Funktion während der Schlacht nach die leitenden und führenden Offiziere. Der Ausgangspunkt dieser ganzen militärischen und politischen Organisation aber ist das Pferd. Selbstverständlich ist, dass auch Sattlerei und Wagenbau durch diese Form der Verwendung des Pferdes grundlegend beeinflusst wurden. Die Reitsattlerei verschwand bezw. konnte vorderhand noch nicht zur Entwicklung kommen, wie wir es bezeichnend ja an dem Fehlen des Sattels, des typischen und Hauptarbeitsstückes der späteren Sattlerkunst, gesehen haben; die Sattlerei jener Zeit war lediglich Wagenattlerei, und der Wagenbau bestand im wesentlichen nur in der Anfertigung und Anrüstung militärischer Streitwagen, gegen welche der Bau der ausserdem noch im Gebrauch befindlichen plumpen Lastwagen, die von Rindern gezogen wurden, gar nicht in Betracht kam.

Wie bereits erwähnt, gelangte das orientalische Pferd durch die Wanderung der indogermanischen Völkerstämme auch nach Europa, wo wir es zunächst in der Kultur der Griechen, des hervorragendsten Kulturvolkes des Altertums, wiederfinden. Und wie die Griechen das Pferd des Orients übernahmen, so übernahmen sie auch Sattlerei und Wagenbau des Orients fast in genau denselben Formen, wie wir sie bei den bisher genannten orientalischen Völkern, Persern, Aegyptern, Assyren usw. kennen gelernt haben. Ursprünglich waren die Griechen Reiter, dann aber wurde auch hier die Reitkunst fast völlig von dem rossebespannten Kriegswagen verdrängt, den die Griechen von den Aegyptern übernommen hatten, wenn sie selbst auch die Erfindung des Wagens und des Rossegespannes zur Sage erhoben.

(Fortsetzung folgt.)

Unsere Zukunft liegt in der Luft!

Eine fachtechnische Plauderei mit poetischer Einleitung
von P. R., Auto- und Luftschiffsattler.

III. (Nachdruck verboten.)

Lilienthal, der Strecken von 300 Meter zurückzulegen vermochte, stürzte bei einem seiner Versuche im Jahre 1896 aus beträchtlicher Höhe herab und starb an den dabei erlittenen Verletzungen. Er wird heute als der Altmeister der Aviatik allseitig hoch verehrt, trotzdem ihn die Menschen seinerzeit verlacht, sein Tun bespöttelt haben, wie es weniger erfolgreichen Vorläufern auch schon ergangen war.

Schon mit dem Lilienthalschen Apparat trat die Sattlerzunft in nahe Fühlung mit den Luftschiffahrtsobjekten, die wir mit „schwerer als die Luft“ zu benennen haben; die Rippen der Schwingen seines Apparates waren mit Lederkappen am Befestigungsring montiert und Schnallen und Strippen erbrachten vielseitige, nutzbringende Verwendung.

Doch das Gebiet wurde nicht weiter beschritten, da eine hochwichtige Erfindung, der Benzinexplosionsmotor, auch hier erst richtungsweisend wurde und das Ueberlieferung, wenn auch nicht restlos, so doch teilweise, über den Haufen wart.

Von Lilienthal, bzw. von seinen hochanzuschlagenden Erfolgen inspiriert, schufen die Gebrüder Wright in Amerika ein Flugzeug, dem sie einen Benzinmotor einbauten, mit welchem sie insgeheim, von aller Welt unbeobachtet, Flugversuche machten, die von weittragendem Erfolg gekrönt waren, so das sie in späteren Schauflügen die Aufmerksamkeit und die Anerkennung der gesamten Kulturwelt auf sich lenkten.

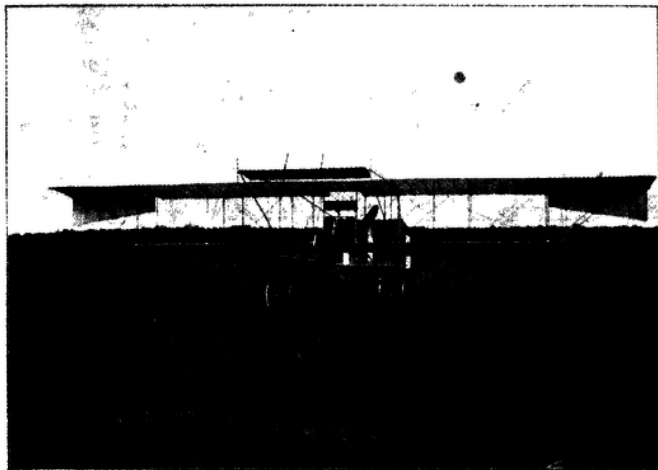


Fig. 3. Doppeldecker der „Aviatik“ A.-G., Mülhausen i. E.

Von Lilienthal hatten sie zwei Vorteile, die auf Ausprobierung fussten, ihrem Apparat nutzbar gemacht: die breit ausladenden Tragflächen in technischer Hinsicht, und den Gleitflug, den sie beim Motorversagen bewerkstelligen mussten, in prinzipiell individueller, auf richtiges Einschätzen der momentanen Lage gestellter Hinsicht, die ihrem Tun Sicherheit der Person unwidersprochen verlieh.

Mit Riesenschritten ging es nun vorwärts. Liessen es die Wrights bei einem Doppeldecker bewenden, so fanden sich nun auch viele, die Tragflächen vier-, sechs- und achtfach übereinander schachtelten und damit in den siebenten Himmel glaubten fliegen zu können.

Die meisten von ihnen sind, ohne sich vom Erdboden zu erheben, aus allen Himmeln gefallen, andere wiederum vermochten doch einigen Erfolg auf ihrem Hoffnungspanier zu verzeichnen. Zu den Doppeldeckern gesellten sich sehr bald die Eindecker, die mit den ersteren erfolgreich zu konkurrieren vermochten und durch Bleriot und Cayez zu einer gewissen Fabrikationshöhe gelangten.

Es konnte nicht wundernehmen, wenn nach den glänzenden Erfolgen die Flugzeugfabriken wie Pilze aus der Erde schossen, und darin waren die Amerikaner und die Franzosen allen anderen voran, weil sie gewissermassen die „Geburtsstätten der Erfolge“ repräsentierten und das Wickelkind Flugzeugfabrikation in behutsame Pflege nahmen.

Doch auch in Deutschland kam das, was kommen musste: die Flugzeugfabrikation wurde geboren, und als eines der ersten Werke, das gleich von Anbeginn an von Erfolg zu Erfolg schritt, gilt die Firma „Aviatik“, Flugzeug-Aktiengesellschaft in Mülhausen i. E., die sich vorwiegend dem Bau von Doppeldeckern und Eindeckern widmet, durch welche die berühmten gewordenen Flieger Jeannin, Mackenthum, Büchner usw. ihre unverwelklichen Lorbernen zu pflücken vermochten.

Das Entgegenkommen der „Aviatik“ ermöglichte es mir, zwei der stabil gebauten, doch verhältnismässig leichten Apparate im Bilde vorzuführen zu können. Figur 3 verkörpert den Doppeldecker, dessen Tragfähigkeit eine sehr grosse ist, und Figur 4 einen Eindecker, der ob seiner schnittigen Bauart über 125 Kilometer in der Stunde zu durchfliegen vermag.

Gewiss eine hervorragende Leistung von einem Fabrikat, welche eine erst dreijährige Praxis trotz alledem zu zeitigen vermochte!

Fragt man nun, was wir als Sattler an diesen Apparaten zu vollbringen haben, so muss ich, um der Wahrheit die Ehre zu geben, sagen, dass wir Grosses im wahren Sinne des Wortes zu leisten haben; unserm in Ehren alt gewordenen Berufe liegt es ob, die Tragflächen, die eine ganz respektable Länge aufweisen, mit Aeroplanstoff, den die „Aviatik“ gummiert oder gefirnisset verwenden lässt, sowie die Ailerons, Höhen- und Schwanzsteuer, glatt zu bespannen.

Man braucht wirklich kein Phantast zu sein, um unserem Handwerk eine diesbezügliche grosse Zukunft zu prophezeien, denn was mir, der ich

selbst schon auf Aeroplane tätig war, einstmals glück- und arbeitverheissend vorschwebte, ist in dieser kurzen Zeitspanne zur Wirklichkeit erstanden: wir haben jetzt schon eigene Sattlereien in den Flugzeugfabriken, und wieder ist es die „Aviatik“ A.-G., Mülhausen, die mir die Sattlerei in ihrem Betriebe (Fig. 5) bildlich zur Verfügung stellte, wodurch es möglich gemacht werden konnte, einen Einblick in unsere Zukunftsschaffensdomäne gewähren zu können, wobei der einzelne von den jüngeren Elementen unserer Branche nicht zu Unrecht erwägen möge, ob er als Geschirrsattler dermaleinst „umsatteln“ und zur Aeroplansattlerei übergehen werde.

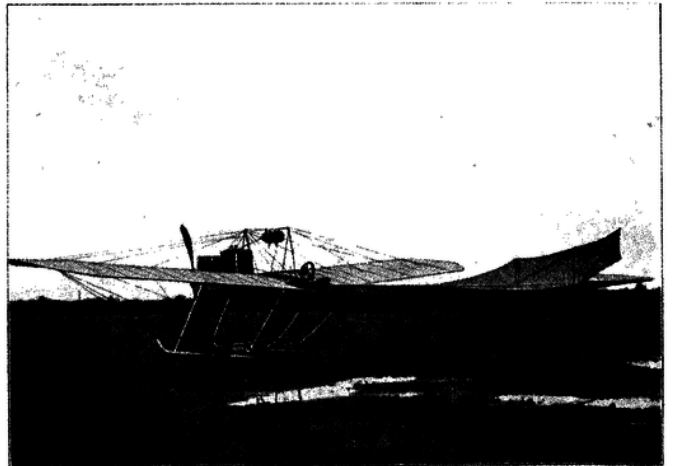


Fig. 4. Eindecker der „Aviatik“ A.-G., Mülhausen i. E.

Wie die 16köpfige Sattlerschar eifrig näht, misst, nagelt und kalkuliert, um ihrem Handwerk in neuer Folie das alte Ehrenkleid der Akkuratesse heibehalten zu wissen!

Doch auch den Sitzen schenkt die neuangegliederte Zunft ihr Augenmerk.

Sie müssen teilweise weich und leicht gepolstert und mit Sitzkissen ausgerüstet sein. Weitere Obliegenheiten betreffen das Anfertigen von Riemen breiterer und schmalerer Art, die ihre Nutzenanwendung an Motor und Fusschemeln usw. finden.

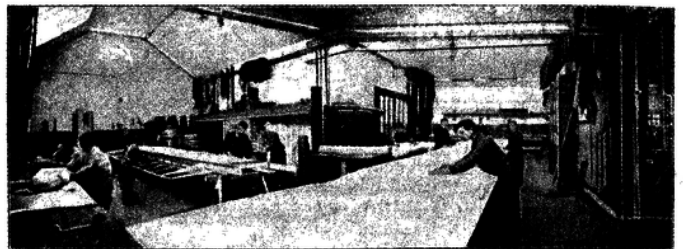


Fig. 5. Sattlerei der „Aviatik“ A.-G., Mülhausen i. E.

Also Arbeit für uns Sattler auch an den neuesten technischen Meisterstücken in Hülle und Fülle!

Ich komme zum Schluss und resümiere: die Lenkballons werden uns sehr bald intensiver zu ihrem Dienst verpflichten, da der Reisende auf grösseren Strecken Bequemlichkeiten fordern wird, die wir zu bringen in der Lage sind und deren Ausführung unseres Standes Zukunft flott beleben wird; die Aeroplane werden, dem Fahrrad ähnlich, sich auf die Beförderung von 1 und 2 Personen beschränken und sich massenhaft verbreiten und uns, das steht für mich felsenfest, immer mehr erweiternde Schaffungsmöglichkeiten bringen, zum Beweise dafür, dass unser Handwerk nie und nimmer unter die aussterbenden Branchen zu zählen ist!

Aus der Geschichte des Gürtels.

Die hochentwickelte neuzeitliche Goldschmiedekunst hat, wie vielen anderen vergessenen Schmuck früherer Zeiten, auch den Gürtel wieder zu Ehren gebracht, der heute wieder wie früher zum Bestandteil jeder eleganten Damentoilette gehört. Er war fast verschollen, und nur einige Volkstrachten haben denselben noch beibehalten, und nur Museen erzählen von einst gewesenem Glanz.

Der Gürtel findet sich schon auf der niedrigsten Stufe der menschlichen Kultur, um den Lendenschurz zu halten. Wilde Völker machen sich Gürtel aus Fellen, auf vorgeschrittener Kulturstufe dient er zur Festhaltung des gewebten Gewandes in der Hüfte. Die ältesten Denkmäler, auf welchen der Gürtel dargestellt ist, stammen aus Aegypten aus dem 16. Jahrhundert v. Chr. Er wird dort verwendet zur Gürtung des Kleides, das im Verlaufe der Jahrhunderte nach asiatischem Vorbild immer länger wird und deshalb eine Raffung des Gewandes notwendig machte. Eine zum Teil schon symbolische Bedeutung des Gürtels bahnt sich schon bei den westasiatischen Völkern an, wo dem Gürtel schon ganz bestimmte Verwendungsarten vorbehalten sind. So tragen z. B. nur die Königinnen Schürzgürtel mit langen purpurfarbigen Quasten, die Magier heilige Gürtel

mit vier Quasten, die als Symbol gewisser religiöser Vorstellungen dienen. Der Gürtel wird zum Zeichen der Mannbarkeit und Selbständigkeit. Daher verordnet der Vendidad, dass die Knaben vom 15. Jahre an mit einer kamelhären oder wollenen Schur gegürtelt werden sollten; sie sollten also fortan verantwortlich für ihre Handlungen gemacht werden (eine Nebenbedeutung war dabei, dass der Gürtel ein Schutz gegen böse Geister sein sollte); jemanden am Gürtel ergreifen, hiess ihn zum Tode verurteilen, d. h. also seiner Selbständigkeit berauben.

Bei den Hebräern nahm der Gürtel ebenfalls einen sehr hohen Rang ein. Anfangs bestand er aus Leder oder einem Streifen Tuch und war mit einer Schnalle versehen, um ihn weiter oder enger zu machen. Später verwendete man kostbareres Material: Linnen, Baumwolle oder Seide oder in noch späterer Zeit einen Tuchstreifen, der mit Stickerei, Metallbeschlägen oder Edelsteinen verziert war. Der Gürtel musste in damaliger Zeit eine immer grössere Bedeutung gewinnen (und demgemäss künstlerisch ausgestattet werden), da ja die Kleider der alten Völker keine Taschen hatten. Die notwendigen Requisiten einiger Berufe oder Stände wurden also zwischen Leib und Gürtel gesteckt oder in kleinen Behältern, die man an den Gürtel anschnallte, getragen. Die Anfertigung der Gürtel bildete einen Teil der weiblichen Beschäftigung. Besonders kunstreich war der Gürtel des Hohepriesters, dessen Webart und Farbe genau vorgeschrieben und nach den einzelnen Festen wechselte. Die grosse Bedeutung des Gürtels geht aus der Bibel deutlich hervor. Als Sinnbild der Treue und Freundschaft wird oft ein Gürtel geschenkt, wie z. B. von Jonathan dem David. Ein häufiger Ausdruck lautet: „die Lenden umgürten“, d. h. sich zum Kampf oder zur Arbeit rüsten oder sich auf den Weg machen. Da bei diesen Tätigkeiten eine stärkere Bewegung nötig war, musste natürlich das lange Gewand in die Höhe gerafft und unter dem Gürtel durchgezogen werden. Jeremias 13, 7 vergleicht Israel mit einem nassen und verdorbenen Gürtel, den Gott weggeworfen habe. „Sich mit Wahrheit umgürten“ heisst ein Ausdruck im Briefe Pauli an die Epheser 6, 14. Vielleicht geht darauf der mönchliche Gebrauch der Gürtung mit einem einfachen Strick zurück, der drei Knoten hat als Ausdruck der drei Gelübde des Gehorsams, der Armut und der Keuschheit. Im nachbiblischen Judentum bestand die Verordnung, dass sich jeder Jude unter den Lenden gürteln müsse, gleichsam um durch den Gürtel das untere Tierische von dem oberen Geistigen zu trennen.

Hinsichtlich der alten europäischen Völker berichtet zuerst Herodot (IV, 9, 10) von den ledernen Gürteln der Skythen, an welchen ihm Trinkschalen aufhielen. Die alten Gallier hatten mit Gold und Silber verzierte Gürtelspangen am Leibe. Im Heere der Cimbern befanden sich Priesterinnen mit grauen Haaren in weissen Kleidern, gegürtet mit ehernen Spangen und linnenen Mänteln darüber. Die Briten, welche Cäsar und später Sueton und Agricola kennen lernten, trugen vorherrschend eiserne, seltener goldene Hals-, Gürtel- und Fussknöchelspangen. Bei den Griechen war es allgemein Sitte, den Chiton gegürtet zu tragen, nur bei der höchsten Eile konnte man die Gürtung unterlassen, die zum vollständigen Anzuge nötig war. Durch Herausziehen des Chitons unter den Gürtel entstand ein Ueberhang, der gewöhnlich der Gürtel selbst verdeckte. Die Form des Gürtels war bald schmal, bald breiter. So z. B. der berühmte Gürtel der Aphrodite, der dem Träger die Kraft verlieh, unüberwindliche Liebe einzufloßen. Der Gürtel ist nach Homer bei Aphrodite Sitz aller weiblichen Reize. Nach einem Sinngedicht des Asklepiades trägt Hermione, eine Hetäre, einen Gürtel mit der eingestickten Aufschrift: „Liebe mich immer, aber betrübe Dich nicht, wenn mich ein anderer liebt.“ Der Gürtel galt als Sinnbild des jungfräulichen Standes, seine Lösung bezeichnete die Vermählung, da es Sitte war, dass der Bräutigam der Braut am Hochzeitsabend den Gürtel löste. Ein gleichfalls berühmter Gürtel ist der der Amazonenkönigin Hippolyte, den bekanntlich Herakles holen musste. Es ist möglich, dass der Gürtel ein Amulett gegen Pfeilschüsse und Speerwürfe war und deshalb begehrtest wert erschienen, wahrscheinlicher aber ist eine erotische Erklärung der Lösung des Gürtels der Kampfesmaid nicht abzuweisen.

Die Römer übernahmen Gebrauch und Form des Gürtels von den Griechen. Zum Brautschmuck der römischen Frau gehörte ein wollener Gürtel, der vermittelst des altertümlichen „herkulischen“ Knotens über den Hüften zusammengefasst wurde. Von besonderer Bedeutung war der Gürtel bei den Soldaten, wo er das Hauptmerkmal des militärischen Standes bildete. „Cingulum“, d. h. gegürtet werden, hiess geradezu Soldat werden. Das Cingulum abnehmen galt als militärischer Schimpf, der von den Feinden bei der Uebergabe als Strafe verhängt wurde. Beim Austritt aus dem Heere wurden den Truppen die militärischen Abzeichen und besonders die Gürtel abgenommen. Das byzantinische Beamtenum übernahm den Gebrauch des Gürtels und dort wurde er zum Rangzeichen der höchsten Beamten: der „Illustres“. Ein Edikt Justinians bestimmte, dass niemand ungegürtet vor der Behörde erscheinen dürfe. Dieses „Cingulum militiae“ ging in das Rittertum der westeuropäischen Völker über und wurde namentlich den „armiger“ oder „danoisear“ als ehrendes Abzeichen beim Ritterschlag angelegt. Cingulo militari decorare, d. h. mit dem Rittergürtel schmücken, heisst in den mittelalterlichen Urkunden in dem Ritterstand erheben. Aus diesem Gebrauche erklärt es sich, dass ein Gürtel zu den sogenannten Reichskleinodien gehörte, die von der Hohenstaufenzeit bis 1792 benutzt wurden. Dieses Prachtstück der Weberei entstammte, wie auch der Krönungsmantel, der berühmten palermitanischen Webschule, dem „Hôtel des Tiraz“. Ein solcher Gürtel ist von blauer Seide und mit symbolisch-heraldischen Tierfiguren, Löwen und Adlern geschmückt (jetzt bekanntlich mit den anderen Reichskleinodien in Wien). Von Rom und Byzanz übernahm der Klerus den Gebrauch des Gürtels und dessen Symbolik; er war wie die liturgischen Festgewänder von verschiedener Farbe und versinnbildlichte die Reinheit des Priesters und dessen wohlstandiges Erscheinen vor dem Herrn.

Bei der naiven Freude der Germanen an glänzendem Tand kann es nicht wundernehmen, dass die bei den Römern bewunderten Gürtel auch in Deutschland früh in Aufnahme kamen. Fränkische, burgundische und alemannische Grabfunde beweisen, dass der Gürtel schon früh ein beliebter Gebrauchsgegenstand war. Die ältesten Gürtel sind von Erz und Eisen und nach dem barbarischen Geschmacke der Merowingerzeit mit Silberstreifen verziert. Ausserordentlich verschiedenartig sind die kunstvollen Ornamente in Rad- oder Zickzackform; später kommen altertümliche Flechtwerkmuster vor, aus welchen oft Tierfrauen heraussehen. Auch von berühmten Gürteln hören wir schon in der damaligen Zeit. So z. B.

von dem der Frankenkönigin Radegund und dem goldenen (d. h. goldbeschlagenen) Gürtel Kaiser Ludwigs des Frommen. Man liebt es, an dem Gürtel Kostbarkeiten zu befestigen, so z. B. goldene römische Kaiser-münzen oder kunstvoll gearbeitete Kreuze. Wie weit man den Luxus mit Gürteln trieb, beweist, dass die Markgräfin Kunigunde von Steiermark dem Stille Renn 1166 einen Hof schenkte, den sie um den Preis eines Gürtels gekauft hatte, welcher eine Mark Goldes schwer und mit 60 Ellen Perlen besetzt war, und der einen Wert von 16 Mark Silber darstellte. Unter den Gürteln waren solche aus irischem Leder am begehrtesten, sonst auch gewirkte Seidenbänder mit Metallbeschlägen, die so haltbar waren, dass eine Bruhlild einen Günter damit binden und an die Wand hängen konnte (Nibelungenlied 587 ff.). Besonders erzählen die Dichter von kostbaren Gürteln. So trägt im Artus-Roman Wigalois, eine edle Jungfrau, einen Gürtel: Es war eine prächtig gestickte Borte mit zahlreichen Edelsteinen besetzt und der Abschluss mit einem Smaragd geziert, worauf ein Adler in erhabener Arbeit eingegraben war. Im allgemeinen waren die Gürtel schmal, dagegen trägt der geckenhafte Ulrich von Lichtenstein, der als Frau Venus singend von einem Fürstenhof zum andern zog, einen drei Finger breiten Gürtel. Der Stein des Gürtels hatte oft wunderbare Kräfte und diente als Amulett, gleich wie einzelne heilige Gürtel. So soll z. B. der Gürtel der Mutter Gottes zu Loreto gegen alle Uebel helfen. Gleiche Eigenschaften werden dem Gürtel der hl. Monika zugeschrieben, und der Gürtel der hl. Margareta soll in schweren Geburten Hilfe bringen. Dietrich von Glatz beschreibt einen Gürtel, der an beiden Enden mit mehr als 50 Edelsteinen geziert war und prächtig ziselirte Goldspangen aufwies; er verlieh seinem Besitzer Glück und Ehre, Ansehen in der Ritterschaft, Unverletzlichkeit und Sieg im Kampf. Vielleicht geht die Zuschreibung dieser Eigenschaften schon auf alte germanische Sagen zurück; wir hören z. B. von dem kraftverleihenden Gürtel des Donnergottes Thor — megingjardar — welcher seine Götterstärke noch um die Hälfte steigerte; oft genannt wird auch der Gürtel des Zwergkönigs Laurin, der diesem die Kraft von 10 Männern lieh.

Elegante Mädchen pflegten sich im 15. Jahrhundert mit zwei Gürteln zu gürteln, wohl mit einem wirklich in Funktion befindlichen (der nicht sichtbar war) und einem, der mehr als Schmuckstück diente und die Aufmerksamkeit auf die enge Taille, auf die man schon damals stolz war, lenken sollte. Der Luxus des 15. Jahrhunderts stiftete die Gürtel so kostbar aus, dass die Polizei Kleiderverordnungen erlassen musste, um das wahnwitzige Ueberbieten in Pracht zu verhindern. Bereits im 14. Jahrhundert wurde den Nürnberger Bürgern verboten, silberne Gürtel von höherem Werte als einer halben Mark zu tragen. Unter den Schmuckstücken, die man 1450 den Breslauer Juden abnahm, befand sich ein Gürtel mit 20 vergoldeten Silberspangen über einem Bund farbigen Seidenbandes. Die Lübecker Kleiderordnung von 1454 erlaubte nur der reichsten Klasse das Tragen von Schellengürteln, die damals als besondere Mode- neuheit aufkamen und manchen Reichen förmlich zugrunde richteten. Namhafte Künstler stellten ihre Kraft in den Dienst dieser kostspieligen Gürtelmode. So ist ein kupfergestochener Entwurf Heinrich Aldegrevers (1502-1562) bekannt, der im prachtvollsten Renaissancestil gehalten ist: Die einzelnen Gürtelglieder, die durch Ketten miteinander verbunden sind, zeigen zierliche gravierte Allegorien auf die durch den Gürtel symbolisierten Eigenschaften: Schamhaftigkeit, Treue, Liebe usw.

Nach allem Gesagten kann es nicht wundernehmen, dass der Gürtel auch im Rechtsleben eine Rolle spielte. 1. Landräumige, d. h. auf Gnade oder Ungnade sich unterwerfende Männer mussten mit dem Gürtel zugleich die Schuhe ablegen. 2. Bei einer Haussuchung mussten die Eintretenden im Hemd und ungegürtet gehen. 3. Frauen, die auf die Erbschaft des verstorbenen Gatten verzichteten, warfen den Gürtel entweder gleich auf das Grab oder lösten denselben hernach vor Richtern und Zeugen. Der Ausdruck „Gürtelkinder“ oder „Mantelkinder“ war für die ausserhehlich geborenen Kinder gebräuchlich. Mitte des 17. Jahrhunderts hatte der Gürtel seine Glanzzeit hinter sich, da er modetechnisch überflüssig geworden war. Der bekannte Wiener Kanzelredner Abraham a Santa Clara (Mitte des 17. Jahrhunderts) gedenkt in seinem Büchlein „Etwas für alle“ auch der Gürtler. Er erweist sich sehr über den Luxus und bezeichnet in seiner drastisch-eifernden Weise den Gürtel am Leib schöner Frauen als „edlen und kostbaren Reif um ein stinkend Fass“. Sonst gedenkt er des Gürtels in seiner Verwendung bei Maria, Johannes dem Täufer usw., der damals nur zur Kasteiung gedient habe, jetzt aber ein Werkzeug des Teufels sei, die Aufmerksamkeit der Männer auf die schönen Hüften der Damen zu lenken.

Barock und Rokoko verdrängten den Gürtel vollständig. Er flüchtete zu den Bauern aufs Land, und nur die altertümliche Volkstracht behielt ihn noch vielerorts bei, so z. B. in Tirol und Oberbayern. In Bayern trägt man vielfach im Mittelstück des Gürtels ein Bild des unglücklichen Königs Ludwigs II. oder einen frommen Spruch, umrahmt von „Hirschgrändeln“. Auch die Helden Andreas Hofers trugen den breiten Gürtel mit irgendeinem frommen Spruch. Heute noch ist der Gürtel Bestandteil der slavischen und skandinavischen Tracht. In Rumänien ist der sogen. Gürteltanz gebräuchlich, bei welchem sich die Tänzer nicht um den Leib, sondern kreuzweise an den Gürteln fassen.

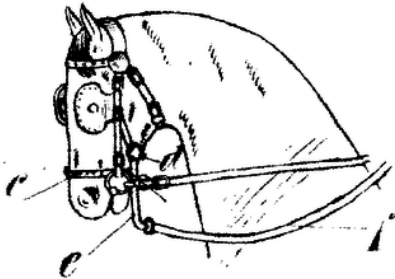
So ist die Geschichte des Gürtels ein Zeichen des Wandels der Bedeutung eines Kleidungsstückes: Einst notwendig, die Kleider zusammenzuhalten, wurde er zum heiligen Symbol, dann zum Symbol des Beamten-tums und später zum Sinnbild der weiblichen Tugenden. Zuletzt ward er zum äusserlich wertlosen prunkenden Schaustück. Mag auch die Mode den Gürtel heute vorübergehend verwerfen, er wird stets in neuen Variationen wiederkehren, weil er zur natürlichen Markierung der Taille gehört.

Georg Hoerner - München.

Patente Warenzeichen **Ingen. Bues,** Patent -
etc. durch **Bielefeld** Bureau,
Telephon 1110 **Bielefeld** Telephon 1110
Aufklärende Broschüre kostenfrei.
Spezialität: **Fahrrad-Autobranche.**

Aus der Geschirrbranche.

Pferdezaum mit Trense und Kandare. (D. R. P.) Die Sicherheit des Verkehrs, insbesondere der stets steigende Automobilismus, erfordert erhöhte Sicherheitsmassregeln, insbesondere in bezug auf das Durchgehen der Pferde. Die bisher in Anwendung befindlichen Kandaren und Trensen erfüllen ihren Zweck, wie die Erfahrung lehrt, wenig, ja sie rufen oft das Gegenteil hervor. Der Erfinder des nachstehend veranschaulichten Pferdezaums hat das Problem vollkommen gelöst, wie das Versuche und Autoritäten auf dem betreffenden Gebiet bestätigen.



Die Wirkungsweise ist kurz folgende: Zieht man die Kandarenzügel f an, so legt sich der Riemen d, welcher die Kandarenhebel e verbindet, um den Unterkiefer des Pferdes und zieht den Nasenriemen c, welcher durch Schlitzaschen a, a' mit dem Kandarenhebel e verbunden ist, hebelartig fest. Das Pferd kann infolge dieser Anwendung den Gebrauch der Kandare nicht hindern, indem es auf das Trensengebiss beißt, wie es aber bisher der Fall war. Die Kandare kann in jede Trense eingeschnallt werden.

Die Patentrechte dieses gewiss aussichtsvollen Massenartikels sind abzutreten und erfahren diesbezügliche Interessenten näheres durch das Patentbureau Bues & Co., Bielefeld unter S. 53.

Aus der Militäreffektenbranche.

Tragriemen für Kavallerie. (Fig. 1.) Unsere heutige Abbildung stellt uns die neue Tragriemenvorrichtung zur Patronentasche für Kavallerie dar. Es ist eine neue Einführung und sehr einfach. Man schneide sich drei Riemen, einen von 36 Zentimeter Länge und 20 Millimeter Breite, und

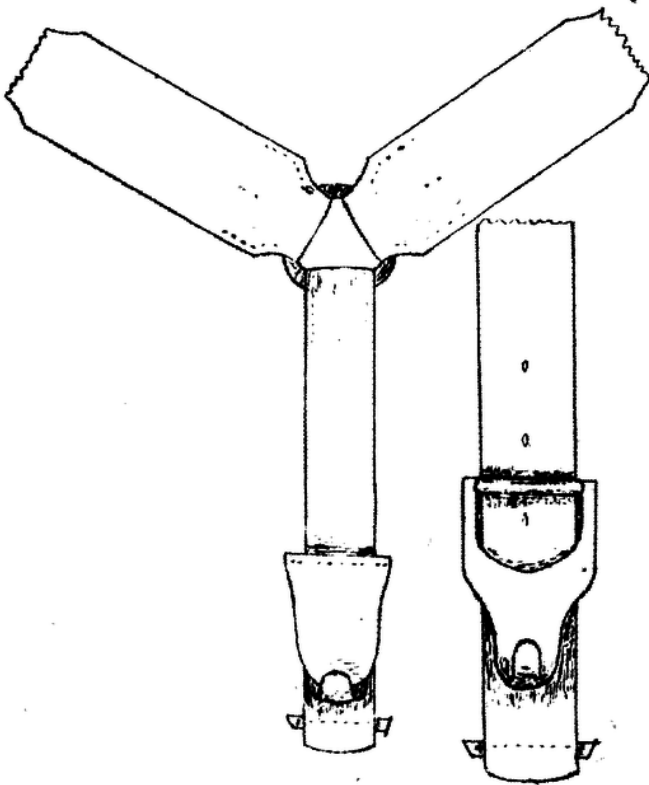


Fig. 1

zwei von 64 1/2 Zentimeter Länge und 30 Millimeter obere Breite. Das untere Teil des Riemens ist 26 1/2 Zentimeter lang geschnitten und 20 Millimeter breit. Der Umbuck aller drei Riemen beträgt 5 Zentimeter. Wenn die beiden langen Riemen aufgeputzt sind, so ziehe man die Schnalle ein

und nahe unten ein Keilchen fest, welches den Zweck hat, dass die Schnalle nicht herausrutschen kann. Diese beiden Riemen laufen über die Schulter zur Patronentasche. Der kleine Riemen läuft am Rücken herunter zur Koppel. Die Schnalle dazu wird aber, bevor sie eingezogen wird, mit einem Schutzleder benäht, und zwar oben anstatt der Rolle. Sind diese drei Riemen so weit hergestellt, so werden sie, wie in der Zeichnung ersichtlich, an einem Messingring einzeln genäht, und die Tragriemen sind fertig. Sie sind aus naturbraunem Leder hergestellt. Die Patronentasche dazu ist die gleiche, wie bei der Infanterie (Fach-Beilage Nr. 10 vom 28. September 1910). A. Sch.

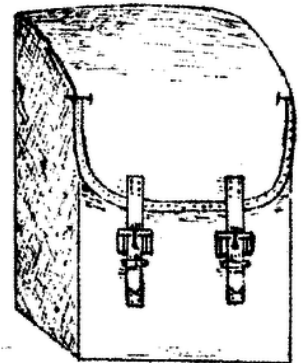


Fig. 2

Gepäcktasche für Radfahrer.

(Fig. 2.) Die Gepäcktasche ist auch eine neue Einführung für Radfahrer, d. h. Ersatz für den Tornisterbeutel. Fig. 2a stellt uns die geschnittene Tasche im besetzten Zustande dar. Die Länge dieser Tasche ist 82 Zentimeter, die Breite 30 Zentimeter. Die Einfassung des Deckels ist 10 Zentimeter, d. h. der Deckel wird auf 10 Zentimeter ausgeschnitten und eingefasst. Am Ende wird die Tasche auch eingefasst. Alsdann wird die Tasche besetzt. Die beiden Haken, welche auf den Boden kommen, welcher auf der linken Seite mit einem ausgeschnittenen Leder gesteppt ist (Maschinennaht), näht man zuerst auf.

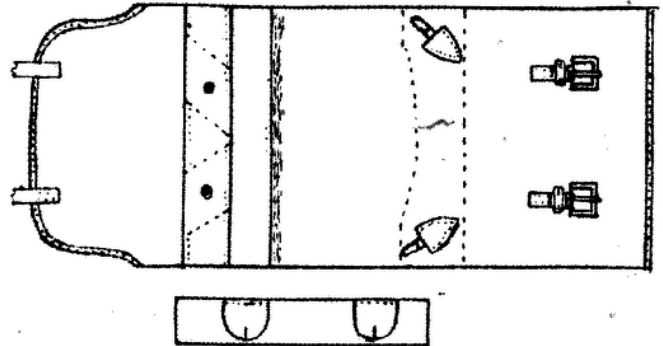


Fig. 2a

(Siehe Abbildung.) Dann die beiden Schnallkappen und Struppen. Der Belag, welcher zum Befestigen des Tragriemens ist, wird zuerst mit einem Streifen Stoff auf 6 1/2 Zentimeter Länge benäht. Dann klebe man auf der linken Seite diesen Belag mit den beiden Klappen auf, welches dann mit dem Belag aufgenäht, d. h. festgenäht wird. Alsdann wird die Tasche mit der Maschine zusammengenäht. Zum Schluß wird dann der Belag an den Enden festgenäht. Die Tasche ist aus braunem Segeltuch und mit naturbraunem Leder besetzt. A. Sch.

Patentschau Zusammengestellt vom Patentbureau
O. KRUEGER & Co. in DRESDEN.
Kopien billigst. Auskunft frei.

Angemeldete Patente: Kl. 33b. W. 38 068. Reisetasche, Koffer oder dergleichen mit abnehmbarem Handgriffe. Zus. z. Pat. 239 781. Th. Wilckens, Hamburg. — Kl. 63k. D. 26 241. Keilförmiger Treibriemen, besonders für Motorräder. The Dunlop Rubber Company Ltd. u. John Vidars Worthington, Aston, Birmingham. — Kl. 3c. B. 36 431. Verschluss für Gamaschen mit einer in einen Saum eingelegten Metallversteifungsschiene. Zus. z. Anm. G. 35 204. Gamaschen- und Wildleder-Manufaktur Ignaz Schäbel, Berlin. — Kl. 28b. A. 22 063. Maschine zum Herstellen von Leder- und ähnlichen Stoffstücken von beliebiger Form. Jakob Abel, Rohrbach b. St. Ingbert, Pfalz. — Kl. 56a. R. 32 391. Kandarengebiss, bei dem die Unterbäume mit den Oberbäumen durch Federn nachgiebig verbunden sind. David Reszies, Magdeburg.

Gebrauchsmuster: Kl. 33b. 515 642. Schrankkoffer mit ausschwingbarer hügelartiger Stange. Ernst Berner, Nürnberg. — Kl. 33b. 515 647. Wasserdichtes Futter für Markttaschen, insbesondere Rindledermarkttaschen. Hugo Krieg, Haynau. — Kl. 56b. 515 485. Verstellbarer Pferdelaßsattel. Anton Reuvers u. Franz Nick, Nienkerk, Rheinprovinz. — Kl. 71c. 514 991. Lederschneidmaschine. Arno Bodenschatz, Frankenberg i. S. — Kl. 30d. 514 577. Fingerling aus Leder zum Schutze verwundeter Finger. Hense & Weber, Chemnitz. — Kl. 33c. 514 260. Lederetui zur Aufnahme von Morgenrock und Morgenschuhen. Fa. S. Jacks, Berlin. — Kl. 33b. 514 087. Rahmenportemonnaie, dessen Ueberschlag zu weiteren inneren Behältern benutzt wird. Fa. D. Heymann, Offenbach a. M.

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der „F.-B.“ erscheint am 27. September. Artikel mit Zeichnungen müssen bis zum 14. September, alle anderen Arbeiten bis zum 18. September eingesandt werden.