

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer 10

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

26. September 1918

Inhalt: Zur Bekämpfung des Motten- und Würmerfrasses. Die Entstehung der Wagensattlerei. I. — Mangelhalter Unterboden als Ursache des schlecht liegenden Linoleums. — Weissgares Leder blänken. — Das Ende des Lederriemens. — Patentschau. — Fachtechnischer Briefkasten. — Briefkasten der Redaktion.

Zur Bekämpfung des Motten- und Würmerfrasses.

Die Empfehlung geeigneter Mittel zur Bekämpfung und Vertilgung von Insekten aller Art unterliegt der dauernden Rubrizierung in Tageszeitungen und Fachschriften. Es ist ein Kapitel, welches fast nie von der Tagesordnung verschwindet, ganz gleichgültig, in welcher Weise sich die Schädlinge bemerkbar machen, ihre Existenz bringt sie mit der des Menschen in Konflikt, und letzterer ist gezwungen, einen dauernden Krieg gegen dieselben zu führen. Es ist dies ein Teil des grossen Naturgesetzes, eine Variante zum „Kampf ums Dasein“. Liesse der Mensch alles Ungeziefer und überhaupt alles was kriecht und fliegt ungeschoren, so würde es sich bald so vermehren und überhandnehmen, dass seine eigene Existenz in Frage gestellt würde. Auch das kleinste aller Wesen ist bei starker Vermehrung ein gefährlicher Gegner, und der Selbsterhaltungstrieb zwingt deshalb ohne weiteres zu dessen Vertilgung. Dieser Kampf verliert sich in seinen Einzelheiten bis in die Werkstätten und Warenlager der einzelnen Berufe. Fast jedes Fach hat unter dieser kleinen Tierwelt seine Freunde, die sich einfinden und, wenn sie ungestört bleiben, eminent vermehren und unter Umständen erheblichen Schaden anrichten.

Im Sattlergeschäft sind es vor allen Dingen die Motten, welche sich als grosse Feinde aller Stoff-, Tuch- und Wollwaren gern einnisten. Welche Verheerungen sie in denselben anrichten können, hat schon mancher Sattler zu seinem Leidwesen erfahren müssen. Zwar lehrt das Sprichwort, dass Schaden klug macht, und wohlweislich wird jeder, wenn ihm die Motten mal übel mitgespielt haben, in Zukunft vorsichtiger sein. Man hilft sich dann in der Regel damit, dass man in die lagernden Sachen die gegen Motten empfohlenen Präparate einlegt oder einspritzt. Durch die dadurch verbreitete Atmosphäre ist es schon möglich, die Motten eine Zeitlang fernzuhalten. Setzt man indessen seine ganze Hoffnung darauf, so kann man eines schönen Tages trotzdem die Entdeckung machen, dass Motten sich eingefunden und ihre Leistungsfähigkeit im Nagen und Zerstören bereits dokumentiert haben. Man ist deshalb gezwungen, öfter nachzusehen und die Waren umzusetzen. Das letztere aber ist überhaupt die Hauptsache im Kampf gegen die Motten. Die probatesten Mittel sind Luft und Licht, öfters Klopfen und Bürsten. Nichts kann den Motten gefährlicher werden als ein frischer Luftzug. Und werden die Waren dazu regelmässig geklopft und gebürstet, so bekommen sie überhaupt keine Zeit, sich einzunisten. Es sind dieses Mittel, die höchstens etwas Zeitaufwand erfordern, die sich aber gut bezahlt machen insofern, als man dann die Motten überhaupt nicht zu fürchten hat. Die Arbeit ist namentlich bei fertigen Sachen unerlässlich, sofern man sich vor Schaden hüten will. Welche Unannehmlichkeiten macht es beispielsweise, wenn Motten sich in Satteltaschen einnisten. Dieselben daraus zu entfernen, ist nur möglich, wenn Flanell und Polsterung gänzlich erneuert werden. Und dadurch ist der Verdienst am Sattel zum grössten Teil hin. Im Kampf gegen die Motten ist auch zu beachten, dass man dieselben nicht nachlässigerweise in Werkstätten oder Lagerräumen einschleppt. So müssen vor allen Dingen von Motten durchsetzte Waren ferngehalten und das Ansammeln von Tuch- und Stoffresten, die dann gewöhnlich in einer dunklen Ecke liegend einen guten Herd zur Anziehung der Motten bilden, verhindert werden.

Nächst den Motten ist es der bekannte Lederwurm, mit dem der Sattler zu rechnen hat. Es ist eigentlich nicht das Leder, welches denselben anzieht, sondern der getrocknete Kleister in den Lederwaren. Denselben erreicht er dadurch, dass er das Leder durchbohrt und als Spure kleine runde Löcher zurücklässt. Diese vermindern die Haltbarkeit und setzen den Wert einer Ware herunter. Ein sehr beliebtes und verbreitetes Mittel ist auch hier das Beimischen chemischer Flüssigkeiten zu dem Kleister, wodurch er für die kleinen Nager ungeniessbar wird. Bis zu einem gewissen Grad werden auch diese Mittel ihren Zweck erfüllen. Eine absolute Sicherheit indessen bieten sie nicht. Das empfehlenswerteste ist denn auch, dass man den Kampf auf derselben Grundlage führt, der gegen die Motten empfohlen wurde. Und zwar gestaltet sich derselbe hierbei insofern etwas leichter, als die Einführung und Verbreitung derselben nicht so schnell vor sich geht wie bei den Motten. Wie bei letzteren, so sind auch hier die Spätsommermonate die beste Jahreszeit zu ihrer Entwicklung. Und ihr Auftreten beruht zumeist auf Einschleppung. Alte Lederwaren soll man deshalb, bevor man sie in Räume bringt, in denen auch neue liegen, genau nach Wurmschäden untersuchen. Neue Ware ist von Zeit zu Zeit nachzusehen und, sofern sich Spuren finden, sind die betreffenden Stücke aus dem Laden zu entfernen. Kasten und Schränke gehören des öfters gelüftet und gereinigt, die Waren selbst verlegt und umgehängt. Bei regelmässiger und konsequenter Durchführung dieser Vorschläge kann der Lederwurm gänzlich ferngehalten werden.

Diese Methode der Bekämpfung von Schädlingen, aller Art ist, auf alle Fälle die rationellste und wirksamste. Das Geld für Präparate kann man vollkommen sparen. Man braucht nur etwas Zeit und Mühe, spart aber dafür manches Aergernis. Und auch die verwendete Zeit wird sich als äusserst lohnend und zinsbringend erweisen. Z.

Die Entstehung der Wagensattlerei.

I. Nachdruck verboten!

Will man geschichtlich verbürgte Wahrheiten über die Entstehung der Wagensattlerei schreiben, so ist das gar nicht so leicht, da einem hierzu die chronologischen Unterlagen fehlen.

Man ist, will man wirklich einmal die Frage aufrufen: „Wie entstand die Wagensattlerei?“ darauf angewiesen, den Mutmassungen, wohl auch der Phantasie freien Spielraum zu gewähren, um diese Frage wenigstens etwas zu klären.

Die Entstehung der Wagensattlerei hängt mit der Entwicklung des Wagenbaues, übrigens leicht begreiflich, ganz eng zusammen, so dass man, um unserem Beruf eine historische Würdigung zuteil werden zu lassen, schon ein Stück Wagenbaugeschichte zu schreiben gezwungen ist.

Viel bietet die Geschichte der Wagensattlerei nicht, soviel ich auch alte Chroniken durchstöberte, wohingegen vom Wagenbau schon eher etwas geschichtlich Begründetes und dokumentarisch Festgelegtes vorzufinden ist.

Wie vielleicht nicht allgemein bekannt sein dürfte, dienten einst grosse Baumgabelungen zum Transport grosser Lasten. Dieses mehr wie primitive Transportmittel strebte trotz der niederen Kulturstufe der damaligen Zeit zur Verbesserung, und es nahm die Technik des Wagenbaues ihren Anfang. Man zimmerte kastenartige Gefüge zusammen, die man durch das Unterlegen von runden Baumstämmen in Bewegung zu setzen vermochte, und die Sache ging schon besser als wie mit der schiffartigen Baumgabelung. Ideal war das nunmehrige Transportvehikel zwar noch immer nicht, doch es wurde praktischer durch Anbringung von Scheibenrädern, die sich aus den unterzuliegenden Baumstämmen heraus entwickelten und die dann mit einer Achse verkuppelt wurden. Die Schwerfälligkeit, wohl auch die geringe Haltbarkeit dieser Scheibenräder, die ja immer grosse Neigung zum Reissen gehabt haben mögen, liessen in späterer Zeit das richtige Speichen- und Felgenrad entstehen.

Mit dem Tage, wo das mühelosere Fortrollen gefunden war, gab der obere Bau mehr und mehr zu denken, und man einigte die Gedankenflucht auf die Ausbauung und Verbesserung des Oberbaues als nunmehr selbstverständliche Notwendigkeit.

Für den Personentransport mögen vorerst zweirädrige Wagen gedient haben, und im griechisch-römischen Streitwagen erblicken wir wohl nicht zu Unrecht das zu jener Zeit populärste Produkt des auf- und vorwärtstrebenden Wagenbaues.

Doch Wagenbaugeschichte will ich ja nicht schreiben, muss jedoch hier erwähnen, da es nichts geschichtlich Festgelegtes über den Anfang der Wagensattlerei gibt, dass mit der Einbringung einer Sitzgelegenheit in die zweirädrigen Wagen unser Beruf in Erscheinung tritt.

Vorauszusetzen ist, dass der erste aus Holz konstruierte Sitz nicht befriedigte, auf die Dauer wenigstens nicht, da er auf das Gesäss gerade nicht angenehm wirken und auf die Dauer als Tortur erscheinen musste.

Das Sitzkissen allereinfachster Art: eine mit gebleichtem Grasse gefüllte Leinenhülle — so denke ich es mir meinerseits — mag wohl das Anbahnungsglied für die Tätigkeit unserer Berufsgemeinde gewesen sein. Setzen wir diese Annahme als richtig voraus, so ist die logische Fortentwicklung schon gegeben, da der Heusack, um ihn so zu benennen, nicht recht zweckdienlich schien, weil er sich bald durchsann und wie die Betten aufgeschüttelt werden musste. Das lose eingeschobene Polstermaterial liess sich, dem Drucke der Last folgend, zur Seite drängen, so dass der harte Holzstuhl hinwiederum zur Durchfühling und zum unangenehmen Empfinden der Gesässe der damaligen Menschheit kam.

Ich denke mir nun, dass man in ganz begrifflicher Logik zum Abnähen, zum Abheften der Kissen kam, weil man durch diese Massnahme die Polstermassen an Ort und Stelle gebannt hielt und so dem Verdrängen des Polsters Einhalt gebot.

Wie schon betont fehlen mir zu dieser Folgerung jedwede geschichtliche Belege, doch ich stelle das eben so dar, wie ich mir das geistig zurechtlege und denke und setze auch voraus, dass diese meine Hypothese nicht kurzerhand abzuweisen ist. Baue ich nun auf diesem Gebiet meine Voraussetzung weiter aus, so komme ich zu dem auch nicht wegzuleugnenden Schluss, dass man das, was man dem Gesäss bot, auch dem Rücken zu bieten verpflichtet war, da dieser der Bequemlichkeit bei längerer Fahrtendauer nicht par bleiben konnte.

Ueberhaupt braucht ja hierbei von der Bequemlichkeit noch gar nicht geredet zu sein, da die pure Notwendigkeit das Rückenpolster heraufbeschwören musste.

Die ersten Rückenpolster kann ich mir auch nicht anders vorstellen als so, wie sie in vollster Primitivität noch heute existieren und en masse verfertigt werden: glatt gepolsterte Rückenlehnen, genau in Art und Form von heute, nur mit dem Unterschied, dass inzwischen die Materialien besser und zweckdienlicher geworden sind.

Die schmalen ringsumlaufenden Zeugwulsten, die an den schon erwähnten griechischen Streitwagen vorzufinden waren, sind wohl überhaupt die Vorläufer unserer Matratzengarnierungskunst, und es bleibt das zu Wahrheit bestehen, dass diese Arbeitsleistung gar nicht so leicht und einfach zu vollbringen gewesen sein mag, da Sitze in runder Form, denn diese Wagen waren nach vorn rund, immerhin schwer zu polstern sind und auf Schönheit und Akkuratess schon zu dieser Zeit hoher Wert gelegt wurde. Also das glatte, einfache Polster ist das Fundament, auf dem die Wagenbauschule hinsichtlich unseres Berufes fusst; hinwiederum tritt jedoch sogleich die Abheftung in Aktion, weil das glatte Polster keinerlei Garantien für Haltbarkeit oder, besser und treffender gesagt, für Zweck-

dientlichkeit bot, was das erste Sitzkissen, der ominöse Heusack, kategorisch illustriert.

In meiner vielleicht phantastisch zu nennenden Wagensattlerei-Entwicklungsgeschichte wäre ich nun so weit, dass der ersten Grundlage des Entstehens die natürliche Schönheitsentwicklung und weitere Anpassungsfähigkeit folgen müssen. Ich will sagen: das willkürliche, also wilde Abnähen bzw. Abheften des Heusacks musste ja dem die Arbeit Ausführenden die Wege weisen, wie, d. h. auf welche Art das Abheften zweckentsprechend und dem Auge gefallend zu geschehen habe, und es ist das Einbringen von Abheftlinien in geordneter Form, in bestimmten Richtlinien dann auch kein grosses Kunststück mehr, wenn die Grundlage des Polstermaterialhaltens nun einmal erfasst war.

Also das Abheften in geradliniger oder versetzter Art musste sich ganz von selbst ergeben, ebenso die Verwendung diesbezüglicher Unterlagen, da das Durchreissen beim Abheften, das ursprünglich unausbleibliche, unterbunden werden musste.

Nicht unmöglich erscheint es mir, dass als erste Unterlagen Heubüschel figurierten, weil das das Nächstliegende war; auch dürfen wir uns darob gar nicht so sehr wundern, da wir ja heute noch diesbezüglich auf ganz niedriger Kulturstufe zu stehen belibien und Rosshaarbüschel, das Polstermaterial, zu Unterlagen als Durchreissverhütung verwenden.

Ich repetiere: Das Sitzkissen in klarer, abgehefteter Form gebar die Naturnotwendigkeit; der Schönheitsbegriff jedoch, der in allen menschlichen Dingen als möglichst weitgehend und keine Grenzen kennend gilt, gab uns ganz von selbst Mittel und Wege, der Schönheit Attribute zu zollen, und die schwellenden Kissenformen, wie sie sich heute darbieten, sind die beweisführenden Objekte.

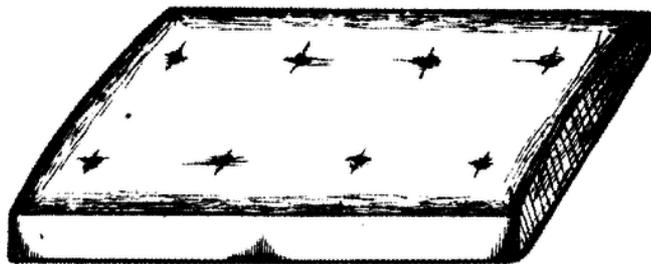


Fig. 1

Die Rückenpolster, die in die Breite gingen, weil sie bequemer und angepasster erscheinen sollten, waren so lange zweckdienlich, bis sie durch Abheftstiche stabiler und haltbarer hergestellt wurden. Bei den ursprünglich kleinen Wulsten trat der Fehler des Nichthaltens weniger in Erscheinung, da sich die Polstermassen nicht gross verschieben konnten; aber bei Rückenpolster grösserer Breiten war das Abheften gegeben, um zweckentsprechend und zweckdienlich zu sein.

Das Zurarbeiten der Sitzkissen auf dem Werkische lag ja in der Natur der Sache: für die Rückenpolster ward dies jedoch erst zu dem Zeitpunkt geboren, als der Abheftstich in diese seinen Einzug, in doppelsinniger Bedeutung gedacht, hielt.

Die reguläre Wagenmatratze war nunmehr da, und die Ausbattung, das Verbessern und Verschönern war für den bildungsfähigen Menschen selbstverständlich.

Ehe ich jedoch der Weiterentwicklung der Matratzen das Wort rede, komme ich erst nochmal auf die Kissen zurück, um darzutun, wie sich die Einzelformen gestalteten und angenehmer hinsichtlich der Benutzung wurden.

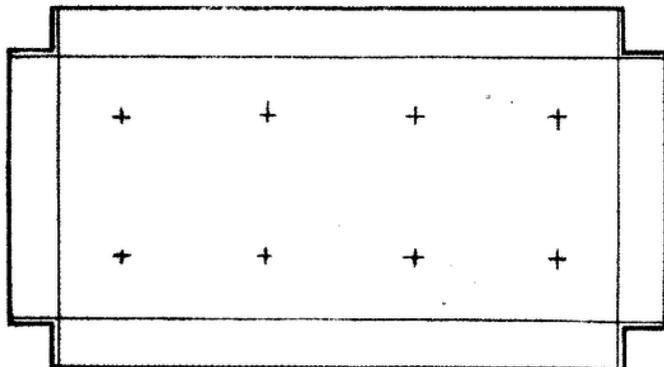


Fig. 2

Aus dem einfachen Heusack musste ein Kissen hervorgehen, das, um die Polstermassen besser zu fassen, mit Seitenböden ausgerüstet sein musste.

Vorerst belies man die Böden, die dem Kissen die gewünschte Höhe geben sollten, am Oberteil, und es ist diese einfache Herstellungsart auch heute noch gebräuchlich und beliebt.

Diese Kissen sind für Transportwagen aller Art recht praktisch und werden demzufolge auch nie von der Bildfläche verschwinden. Fig. 1 ist solch ein Kissen, das noch viel verlangt wird und mir aus diesem Grunde beschreibenswert dünkt. Verfertigte man diese früher wohl meist aus weniger haltbaren Stoffen, so griff man bald zum Leder, da dies für den Zweck unbeschützter Sitze vorteilhafter und günstiger ist.

Nach dem heutigen Stand unserer Sattlerkunst wird ein solches Kissen ungefähr in folgender Weise fabriziert:

Man schneidet sich einen Kissenboden aus starkem Pappwerk oder, was weit günstiger, aus altem Vachteleder. Auf die Breite gebe man reichlich Nahtbreite zu, auf die Länge jedoch 4 bis 6 Zentimeter, da man bei der oft immensen Länge derartiger Kissen mit dem Zusammenziehen beim Abheften rechnen muss. Das Oberteil, meist aus Vachteleder geschnitten, behält beim Zerschneiden gleich die Seitenböden daran und sieht in der Form so aus, wie es uns Fig. 2 zeigt. Die ausgeschnittenen Ecken werden eingenäht, und es wird das Oberteil mit dem Kissenboden in Breite und Länge übereinstimmend nähend vereint. Das Nähen geschieht natürlich verkehrt, auch fügt man heutigentags einen Käder bei, der das Kissen ansehnlicher macht. Eine Öffnung bleibt am hinteren Teil selbstverständlich frei, um das Kissen umkrepeln und ausfüllen zu können. Während der Prozedur des Ausfüllens ist das Kissen auf den Tisch zu heften und recht fest auszufüllen.

Nachdem das Kissen entheftet und zugenäht wurde, ist es glatt auf den Fussboden zu legen und zu treten, damit sich das Polster setzt. Das Abheften wäre die letzte Arbeit, die an diesem Objekt zu erledigen ist.

Mehr der Eleganz huldigen wollend, trat das Kissen mit Holzrahmen in der Erscheinung flucht. Diese werden, wie bekannt sein dürfte, gegurtet, mit Leinen bespannt, gepolstert und mit dem Ueberzugsstoff glatt bezogen. Eine weitere Vervollkommnung sind die Kissen mit Holzrahmen, deren Boden durch einen Leder- oder Tuchkäder vom Oberteil getrennt gehalten wurden. Dass man späterhin das Oberteil abgeheftet ausführte, will ich der Vollständigkeit halber mit erwähnen.

Die Sitzkissen, die ja ursprünglich das Vorrecht in polsterischer Hinsicht hatten, machten sich im Zeitalter der in Gestalt und Art mehr und mehr vom übrigen Ausschlag abhängig, so dass, schildert und beschreibt man irgendeine Garnierungsart — was ich übrigens schon häufig tat —, es als feststehend gilt, dass das Kissen genau so ausgeführt wird, wie sich die anderen Polster darbieten. Kehren wir darum zu den Rückenlehnen im Urzustande zurück und verfolgen das Zeitbild, was sich nunmehr aufzurollen begann. Die geringe Haltbarkeit der glatten Matratzen damaliger Zeit zwang die Sattler, wie ich schon betonte, diese mit Abheftlinien zu versehen, erstens um die Chose haltbarer und zweitens gefälliger im Ansehen zu machen.

Doch das Abheften allein brachte auch das noch nicht, was man allenthalben wünschte und verlangte: Weichheit und präzisere Formen der Polster. Das hatten die Wagensattler der damaligen Zeit bald begriffen, dass, wollte man weiche Polster erzielen, am Stoff nicht gespart werden dürfte, und man gab diesen reichlich zu, und wie man wohl annehmen kann, behalf man sich damit, dass die Stoffmenge durch seitliche Faltenlegung oder reihend untergebracht wurde.

Begreiflich kann man es schon finden, dass man in die Abhefterei etwas Einheitsliches zu bringen sich redlich bemühte und dass als Abhefter Stoffe oder Polstermaterialbüschel verwandt wurden. Die Ersetzung der stoffüberzogenen Knöpfe lag ja so nahelegend, dass deren Einführung keine revolutionäre Umwälzung mehr war, auch nicht sein konnte, da sich der Schönheitstribut ganz von selbst und in logischem Entwicklungsgange einbürgern musste.

Der Posamentenwollbüschel, den wir auch heute noch vorfinden und verarbeiten, hat eine lange Regierungszeit hinter sich, und anscheinend unpraktisch wird ihn auch zur Jetztzeit niemand zu benennen belibien. Die Weiterentwicklung der Matratzenformen nahm ihren Fortgang und will ich, um nunmehr auf traditionell-historischer Grundlage weiter zu schildern, dartun, wie sich das Wagenpolster zum heutigen Modernismus ganz peu à peu durchrang, was ich, um überzeugender zu wirken, bildlich unterstützen will. Manch einem werden die Bilder, die ich einfüge, beherzlich vorkommen, doch den älteren Kollegen vom Bau werden sie anheimelnd anmuten. Fat me.

Mangelhafter Unterboden als Ursache des schlecht liegenden Linoleums.

Von R. Micksch-Berlin. (Nachdruck verboten.)

Besondere Beachtung erfordern namentlich die die Qualität charakterisierenden Eigenschaften: An Härte und Druckfestigkeit steht der Gipsboden hinter dem Zementestrich im allgemeinen zurück, doch sind in der Praxis neben speziellen Behandlungsformen Zusätze bekannt, wodurch die Härte erheblich verbessert werden kann. Bei der Herstellung des Estrichs können natürlich nur Methoden angewandt werden, die mit mässigen Kosten durchzuführen sind. In Gegenden, wo Gips gewonnen wird und dieser besonders billig und bequem zur Hand ist, wird der zu Estrich bestimmte Gips sofort nach dem Brennen in eine Alaunlösung eingelegt, angerührt und nochmals bei gleichmässiger Temperatur gebrannt. Verarbeitet man solchen Gips mit einer zweiprozentigen Alaunlösung, so wird das Erzeugnis marmorhart; ein derartiger Estrich ist vollkommen flächenbeständig und genügt den weitgehendsten Anforderungen. Oft aber wird auch da, wo eine möglichst grosse Festigkeit anzustreben wäre, aus blosser Bequemlichkeit ein zu wasserreicher Gipsbrei verwendet und dadurch eine zu geringe Festigkeit erzielt. Diese Nachlässigkeit hat viel dazu beigetragen, den Gips in bezug auf seine Festigkeit in einen schlechten Ruf zu bringen und Anlass gegeben, in vielen Fällen von Gips abzusehen, wo seine Verwendung sehr zweckmässig gewesen wäre.

Ein anderer Punkt, der häufig mangelhafte Festigkeit veranlasst, ist die Verwendung unreiner oder trüben Wassers. Lehmige oder tonige Bestandteile des Wassers lagern sich beim Abbinden zwischen den Gipssteilchen ab und verhindern deren Verbindung zu einer festen, widerstandsfähigen Masse. Genau dieselbe Wirkung haben Teile von bereits angemachtem Gips, wenn sich solche noch vom vorigen Guss her in dem zum Anmachen dienenden Gefässe befinden. Deshalb ist ein jedesmaliges sorgfältiges Säubern der Gefässe erforderlich.

Die grösste Festigkeit erlangt der Estrich, wenn man den Gips ohne alle Zusätze verarbeitet. Füllstoffe irgendwelcher Art: Sand, Kokschlacke usw., auch wenn sie sich gut mit der Masse verbinden, verringern auf alle Fälle die Festigkeit, weil der chemisch völlig neutrale Gips nicht wie der Kalk eine Verbindung mit dem Sand eingeht, sondern die Sandteilchen als Fremdkörper zwischen den Gipssteilchen liegen und deren feste Verbindung hindern. Dass Gipsestrich nur in beschränktem Umfange

als Unterlage für Linoleum verwendet wird, hat seinen Grund darin, dass die Eigenschaften des Estrichgippses nicht allgemein genug bekannt sind und häufig einer oder der andere der vorgenannten Fehler bei der Ausführung aus Unwissenheit oder Bequemlichkeit gemacht wird.

Magnesit-Estrich. Seit einigen Jahren finden wir in verschiedenen Gegenden den Magnesitstrich auffallend oft als Linoleumunterboden hergestellt. Diese Erscheinung findet ihre Ursache hauptsächlich darin, dass die mit den mannigfaltigsten Zusätzen und unter unzähligen Namen hergestellten Magnesit-Fussböden die an sie gestellten Erwartungen nicht erfüllt haben. Andererseits stand die Bautechnik vor einem äusserst interessanten Material, welches im Verhältnis zu seinem Preise eine ganze Reihe wichtiger und schätzenswerter Eigenschaften aufwies. Namentlich die Herstellung eines elastischen und schalldämpfenden Unterbodens war bisher auf so einfache und billige Weise mit keinem anderen Material möglich. Ein regelrecht ausgeführter Magnesitstrich könnte fast als der beste Unterboden für Linoleum bezeichnet werden; denn eine ganze Reihe Vorzüge, die die sonstigen Massivböden nicht aufweisen, treten hier recht vortheilhaft hervor. Ein guter Magnesitstrich ist immer flächenbeständig (vollensicher), nach 36 Stunden vollkommen trocken; dazu kommt der beim Linoleumlegen nicht zu unterschätzende Vorteil, dass die Kanten eventuell auch die Nähte genagelt werden können.

Leider sind in der Praxis vorschriftsmässig ausgeführte Magnesitböden recht selten anzutreffen. Speziell die von vornherein als Unterböden für Linoleum hergestellten sind äusserst oft mit ungenügender Sorgfalt behandelt. Vielfach werden die elastischen Zusätze: Holzmehl, Korkgries, Torfmüll usw., in ungebührlicher Menge verarbeitet, wodurch zunächst die Haltbarkeit herabgemindert wird. Die Mischungsverhältnisse des Magnesits und der Füllstoffe einerseits und die als Bindemittel dienende Chlormagnesiumlauge müssen in einem ganz bestimmten Verhältnis zueinander stehen. Die Grade der Lauge müssen vor der Verwendung mittels eines Aräometers gemessen werden. Eine zu reichliche oder zu konzentrierte Lauge bringt eine übergehährliche Menge von Chlormagnesium in den Boden, wodurch dieser nicht regelrecht abbindet, stark hygroskopisch wird und in vielen Fällen fortgesetzt Schwitzwasser absondert, wodurch der Linoleumbelag natürlich ungünstig beeinflusst wird. Bedenklich ist bei einem derartig fehlerhaften Boden vor allen Dingen die Tatsache, dass äussere Merkmale die mangelhafte Beschaffenheit nicht erkennen lassen; nur wenn die elastischen Zusätze wie Holzmehl, Korkschröt, Sägespäne usw. ungebührlich überwiegen, zeigt der Boden schon beim Betreten auffallende Nachgiebigkeit. Kurzum: der Magnesitstrich ist in allen Fällen trotz seiner vielen Vorzüge ein bedenklicher, unsicherer Unterboden für das Linoleum.

Diese oft beobachteten Mängel mahnen zur Vorsicht, doch darf andererseits nicht ausser acht gelassen werden, dass die Masse bei Beobachtung der Mischungsverhältnisse zur Planierung aller Art Unterböden vorzüglich geeignet ist. Namentlich alle ausgetretene Böden lassen sich mit dem Präparat sehr zuverlässig ebenen.

In der Regel pflegt man den Magnesit zuerst mit den Füllmaterialien zu mischen und dann die Chlormagnesiumlösung hinzuzufügen; man kann aber auch den Magnesit mit der Lauge zur Mörtelkonsistenz anrühren und dann die Füllstoffe eintragen. Selbstverständlich muss in allen Fällen, wo man die Planierung selbst auszuführen beabsichtigt, ein flächenbeständiger Untergrund vorhanden sein. Bezieht man die Materialien aus grösseren Spezialfabriken, so ist die Gefahr des Misslingens am geringsten; die mittelfertige konzentrierte Lösung muss genau nach den Vorschriften, weder darüber noch darunter, verdünnt werden. Wird dagegen das Chlormagnesium in Kristallpulverform geliefert oder ist dieses dem Magnesit beigemischt, so muss die zum Lösen benutzte Wassermenge ebenfalls innerhalb bestimmter Grenzen bleiben.

Chlormagnesium bildet einen Bestandteil des Meereswassers und der Salzseen und kommt in Stassfurt in grossen Mengen vor. Das im Handel befindliche Chlormagnesium wird fast ausschliesslich aus den Erdlagen der Chlorkaliumfabriken gewonnen. Die Lauge wird dann in trockene Kristallisierkästen abgezogen, in denen sie erstarrt. Die Masse wird in Stücke geschlagen und in Fässer verpackt. Dieses kristallisierte Chlormagnesium hat nur den Nachteil, dass es in feuchter Temperatur Wasser anzieht und schliesslich zerfliesst. In den gebrauchsfertig gemischten Massen befindet sich daher statt des Magnesiumchlorids das kristallisierende Magnesiumsulfat, das weder Wasser anzieht noch solches beim Aufbewahren abgibt, sich aber bei direkter Berührung mit Wasser allmählich löst. Eine ausführlichere Darstellung der Materialbehandlung und der Mischungsverhältnisse können in den Heften 49 und 50 des Jahrgangs 1911 der „Deutschen Tapezierzeitung“ nachgeschlagen werden. Die letzten Abschnitte dieses Referats beschäftigen sich in ganz ausführlicher Weise mit den Klebstoffen, die für den Magnesitstrich in Frage kommen. Selbst guter und festgebundener Magnesitstrich ist noch stark hygroskopisch und ein geeignetes Klebemittel nur schwer ausfindig zu machen. Die Wirkung der verschiedenen Klebemittel ist in jenem Referat sehr anschaulich erörtert.

Asphaltestrich. In der Praxis finden wir den Asphaltbelag verhältnismässig selten als Linoleumunterlage vor. Infolge des hohen Preises der Rohmaterialien wird derselbe hauptsächlich dort zur Anwendung gebracht, wo der Fussboden gegen aufsteigende Nässe geschützt werden soll. Ein guter Asphaltstrich ist zwar die teuerste, aber ganz zweifellos auch die beste Unterlage für Linoleum. Eine Asphalttschicht kann auf jeden erdenklichen Unterboden aufgetragen werden, doch ist ein stabiler Beton oder sonstiger Unterboden die unerlässliche Vorbedingung.

Der Asphaltbelag kann durch Stampfen der pulverisierten Masse, durch Giessen der flüssig geschmolzenen Lösung oder auch durch Verlegen fertiger Platten hergestellt werden. Als Linoleumunterboden kommt fast ausschliesslich die Gussasphaltmasse in Frage. Diese besteht aus 90 Proz. geschmolzenem Asphaltmastix, dem etwa 10 Proz. Goudron und feinkörniger Kies von 3 bis 6 Millimeter Korngrösse unter fortwährendem Kochen und Umrühren zugemischt werden. Solcher Gussasphalt kann nicht nur auf Massivböden aller Art, sondern erforderlichenfalls auch auf Holzböden, die für gesteigerte Anforderungen stähler gemacht werden sollen, aufgetragen werden. Holz- oder Blindboden irgendwelcher Art, vorausgesetzt, dass dieser nicht etwa kapillarer Nässe ausgesetzt ist, wird zunächst mit einer Lage Dachpappe bedeckt, worauf 2 Zentimeter Sand oder Lehm geschichtet werden; nach dem Trocknen dieser bitumösen Schicht wird

der Asphalt in beliebiger Stärke aufgetragen. Auf Massivböden erübrigt sich eine Zwischenschicht.

Leider werden auch in diesem Falle infolge der verhältnismässig teuren Rohmaterialien unter dem Namen Asphalt Produkte zweifelhafter Güte hergestellt. Billige Teerprodukte, die als Rückstände bei der Verwertung von Steinkohlen und Mineralölen sich ergeben, werden den guten Asphaltstoffen in Verbindung mit Kreide, Kalkstein usw. beigemischt. Derartige „künstliche“ Asphaltböden sind als Linoleumunterboden von den unangenehmsten Folgen begleitet. Die im Teer enthaltenen Öle trocknen im Laufe der Zeit ein, der Boden wird starr und zerbröckelt; auch ist solcher Asphalt gegen Wärme viel mehr empfindlich als die realen Produkte. Die Masse beginnt unter dem Linoleum zu fließen, die Füsse der Einrichtungsgegenstände versinken und das Bestreben des Unterbodens nach Ausdehnung teilt sich auch dem Linoleum mit. Der Boden zeigt dann mitunter die sonderbarsten Veränderungen; es entstehen Blasen, Beulen und Wellen, die durch Nacharbeiten nie gänzlich zu beseitigen sind.

Die Verbreitung dieser künstlichen Asphaltprodukte hat in neuerer Zeit derartig an Umfang zugenommen, dass man die Eigenschaften der Asphaltprodukte und die besonderen Unterscheidungsmerkmale auf der kaiserlich-technischen Prüfungsstelle dahin festgelegt hat, dass die aus dem Erzeugnis abgeschiedenen asphaltfreien Öle nicht mehr als $\frac{1}{4}$ der Gesamtmenge betragen sollen und dass diese Öle näher bezeichnete Eigenschaften haben müssen. Vor allem muss der Paraffingehalt der asphaltfreien Öle sehr gering sein, während er bei Produkten, die durch Destillation aus Steinkohlen oder Mineralien gewonnen wurden, meist sehr beträchtlich ist.

Aus diesen Fälschungs- und Mischungspraktiken ergibt sich die eigentümliche Tatsache, dass der Linoleumleger selbst auf dem besten und teuersten Unterboden, den der Asphaltestrich eigentlich darstellt, vor Misserfolgen nicht sicher ist. Eine vorherige Prüfung des Asphalts ist aber ebenso schwierig wie die des Magnesitstrichs, und bei Übernahme der Arbeit sollte die Haftung für alle Störungen, die aus der Veränderung des Asphalts resultieren, ohne weiteres abgelehnt werden.

Da jedoch auch auf sehr gutem Asphaltestrich infolge falschen Klebens Störungen nicht selten sind, soll hierüber das Nötigste gesagt werden. Wasserlösliche Bindemittel sollten von der Verwendung ausgeschlossen werden, weil diese zwischen den porösen Schichten zu schwer trocknen und dadurch keine genügende Bindekraft äussern. Am geeignetsten ist der Schellackit, doch soll dieser mit Spiritus nur so weit verdünnt werden, dass er sich mit einem steifen Stückchen Linoleum noch bequem auf dem Boden verstreichen lässt; denn alter Klebstoff, der nicht unbedingt zur Herstellung der Adhäsion nötig ist, richtet auf dem Asphalt nur Schaden an. Der Schellackit ist eine Spirituslösung, die, falls das Trocknen nicht rasch vor sich geht, die Oberfläche des Asphalts zu lösen beginnt, und diese Lösung bildet eine Emulsion, die erst nach sehr langer Zeit wieder allmählich eintrocknet; aber das Linoleum ist inzwischen auf dieser flexiblen Schicht ganz bedenklichen Veränderungen und Störungen ausgesetzt.

Zuverlässiger wäre es, Linoleum auf Asphalt mit einer guten Goudronlösung zu kleben; aber für den Uegeübten ist das Arbeiten damit sehr schwer, weil die Oberfläche nur bei grösster Vorsicht sauber gehalten werden kann und derartige Flecken nur schwer zu entfernen sind. Auch haben die gewöhnlichen Asphalt-Goudron- und Isolierlacke selten die Bindekraft guten Schellacks.

Terrazzo wird als Unterlage für Linoleum niemals hergestellt; wo solcher aber belegt wird, geschieht es, wenn die Räume einer anderen Bestimmung zugeführt werden. Der glatte und meist sehr harte Boden kann das Linoleum niemals ungünstig beeinflussen, so dass ausser der Ermahnung, dünn zu kleben, keinerlei Erörterung erforderlich ist.

Auch auf den seltener vorkommenden Böden wie Glas, Eisen, Marmor, Sandstein, Schiefer usw. muss nur das Kleben in entsprechender Weise gehandhabt werden; die Stoffe selbst bergen für den Linoleumbelag keinerlei Gefahr.

Auch der am meisten vorkommende Holzboden ist verhältnismässig selten der Urheber von Mängeln im Linoleumbelag. Neu gelegte Dielen und Blindböden sind in der Regel leicht zu beurteilen, ob sie nasserweidlich oder trocken sind. Auch durch Anbohren an verschiedenen Stellen kann leicht eine diesbezügliche Prüfung ausgeführt werden. Fälle, wo durch feuchte Linoleumbelagte Dielen der Schwamm im Hause gezeichnet wurde, sind nur vereinzelt bekannt geworden. Zahlreicher sind dagegen die Fälle, wo durch kräftiges, d. h. zu reichliches Kleben die Kleisternässe die Dielen geworfen und so eine wellige Fläche geschaffen wurde, die oft erst nach langer Zeit in ihre ursprüngliche Lage zurückkehrte.

Weissgares Leder blänken.

Zum Appretieren und Blänken von lohgerem Leder stehen uns verschiedene durchaus bewährte Hilfsmittel zur Verfügung. Dagegen versucht die Erzeugung eines gleichmässigen und haltbaren Glanzes auf weissgarem, d. h. mit einer Alaunmischung gegerbtem Leder schon bei der Bereitung des Leders Schwierigkeiten, weil die üblichen zur Färbung benutzten weissen Glanzappreturen in das poröse Alaunleder viel schneller und stärker einziehen, als es bei den geschlossenen Poren des lohgeren Leders der Fall ist.

In der Sattlerei würden weisse Riemenzeuge ganz sicher ausgedehntere Verwendung finden, wenn es mit relativ einfachen Mitteln möglich wäre, das betreffende neue Erzeugnis in seinem äusseren Aussehen gefälliger und leichter verkäuflich zu gestalten und auch die bei der späteren Benutzung entstandenen Verunreinigungen in einfacher und bequemer Weise zu beseitigen. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat man versucht, ein Lederblankpräparat aus billigen Materialien, nämlich aus Leinsamen, mit Kernseife und etwas Eidotter in der Weise zu bereiten, dass das Glanzpräparat eine grössere Konsistenz und möglichst starke Bindekraft erhält. Die Bereitung ist so einfach, dass sie auch in kleineren Quanten in jeder Werkstatt unbedenklich vorgenommen werden kann.

Eine beliebige Menge Leinsamen, der aber unbedingt rein und sauber sein muss, übergiesst man mit der zirka vierfachen Menge Regenwasser und lässt ihn mehrere Stunden weichen. Hierauf wird der Leinsamen bei gleichmässigem, nicht zu starkem Feuer eine Stunde unter stetem Rühren gekocht; das „Ansetzen“ oder gar „Anbrennen“ am Boden würde den

Erfolg in Frage stellen. In dieser Zeit ist der Leinsamen vollständig zer-
kocht und nach dem allmählichen Erkalten sieht man denselben durch ein
grobes Leinen in ein gläsernes oder emailliertes Gefäß. Das Produkt
muss eine wasserhelle, reine und gleichmässig dickflüssige Masse bilden,
die sich gut verschlossen längere Zeit aufbewahren lässt. Zur Bereitung
des jeweilig erforderlichen Glanzmittels erwärmt man den Leinsamenbrei
und fügt unter sorgfältigem Rühren in Späne geschnittene rein weisse
Kernseife hinzu, die sich in der Regel bald löst. Die Menge der erforder-
lichen Seife lässt sich nicht ohne weiteres bestimmen; man erprobt dies in
der Weise, dass, nachdem man nach Gutdünken ein angemessenes Quantum
Seife zugesetzt hat, eine geringe Menge auf eine weisse Untertasse bringt
und abkühlen lässt. Der Seifenzusatz hat die genügende Höhe erreicht,
wenn die Masse breiige Konsistenz zeigt und stark opalisiert, d. h. in den
Farben einer Seitenblase schillert. Zur Verarbeitung darf der Brei nicht
zu fest sein, die gallertartige Masse muss beim Rühren einen gleichmässigen
schlupfrigen Brei bilden; erst wenn dies erreicht ist, kann das allmähliche
Zufügen der Seife eingestellt werden. Sobald diese Mischung etwas ab-
gekühlt ist, wird auf je ein Liter Masse ein Eidotter zugesetzt, welches
ebenfalls durch kräftiges Rühren zur gleichmässigen Verteilung gebracht
wird. Einen gut deckenden Glanz bewirkt zwar der Leinsamen und die
Seife schon an sich, doch macht das Eidotter die Paste geschmeidig und
erleichtert eine gleichmässige Verteilung.

Auf die Art der weissen Farbe hat dieses Blankpräparat keinen Ein-
fluss. Diese kann, entsprechend der Qualität des Leders, entweder mit
einer weissen Ledercreme, oder auch mit Zinkweiss, Neuweiss, Baryt-
weiss (Blank fix) oder Ton, verbessert werden. Die weissen Farbstoffe
werden mit einem möglichst farblosen Bindemittel, ganz hellem Leim
oder auch Pflanzengummi angerührt und nach der Fertigstellung der Er-
zeugnisse damit dünn überstrichen. Ebenso kann mit einer den Ledercre-
men ähnlichen wässriger öligen Emulsion die Oberfläche bequem auf-
gefrischt werden. Im Gebrauch unanschaulich gewordene Riemenzeuge
können mit Milch gewaschen und die Tönung in derselben Weise ver-
bessert werden.

Vor dem Auftragen des Blänkmittels müssen die Lederteile mit einer
weichen Bürste von Staub oder losen Farbenteilen befreit werden. Das
Aufstreichen des blanken Überzuges geschieht mit einem ganz weichen
Schwamme. Nach dem Trocknen kann mit einem weichen Flanellappen
etwas nachgerieben werden. Ist der Glanz nicht hinreichend befriedigend,
so kann mit einem zweiten Auftrag nachgeholfen werden.

Das Ende des Lederriemens.

**Fortschritte im Transmissionswesen. — Gruppenantrieb. — Einzel-
antrieb. — Ersatz des Lederriemens durch Stahlband. — Steigende
Lederpreise. — Unabhängigkeit der Industrie vom Auslande.**

Vergleicht man neuere Transmissionsanlagen mit älteren, so wird man
vor allem beobachten können, dass man heutzutage den allergrössten Wert
auf eine möglichst weitgehende Zweckmässigkeit legt. Um das Auffälligste
hervorzuheben, darf man sich nur an folgendes erinnern: Wenn z. B. in
einer alten Fabrik mit verschiedenen Fabrikationszweigen auch in nur
einer Werkstätte mit Nachtschichten oder mit Ueberstunden gearbeitet
werden musste, so war es in den meisten oder wenigstens in sehr vielen
Fällen notwendig, die Haupttransmissionsstränge leer mitlaufen zu lassen.
Bei modernen Transmissionsanlagen ist dies ganz anders. Vor allem
werden die verschiedenen Wellenstränge so angelegt, dass die Kraftzufuhr
immer auf dem direktesten Wege erfolgt. Jeder Hauptstrang kann dann
auch meistens durch eine eigene Kupplung nach Bedarf ein- und ausgerückt
werden, wodurch der grosse Kraftverbrauch leer mitlaufender Trans-
missionen vermieden wird. Vergessen darf hier keinesfalls werden, dass
diese Massnahmen zum Teil auch durch Sicherheitsvorschriften veranlasst
worden sind. Dann ist man besonders in den letzten Jahren dazu über-
gegangen, die elektrischen Einzel- und Gruppenantriebe einzuführen. Be-
kannlich wird bei solchen Einzelantrieben jede Arbeitsmaschine durch
einen eigenen Elektromotor angetrieben, während beim Gruppenantrieb
wenigstens eine Anzahl gleicher oder ähnlicher Arbeitsmaschinen von
einem Wellenstück angetrieben werden, das seinerseits die Kraft einem
Elektromotor entnimmt. Diese verschiedenen Elektromotoren erhalten dann
ihren Strom entweder von der Fabrikzentrale oder aber in neuerer Zeit
vielfach auch von einer der grossen Ueberlandzentralen. Die grossen Fort-
schritte im Transmissionsbau ergeben sich ganz klar, wenn man z. B. ein
modernes Ringschmierlager mit einem primitiven Lager älterer Konstruktion
vergleicht. Hier fällt es ganz besonders auf, dass der Kraftverlust infolge
Lagerreibung nur verschwindend klein sein kann.

Ein nicht zu unterschätzendes Mittel zur Verbesserung des Wirkungs-
grades von Transmissionen dürfte auch das Stahlband sein. Man wird
sich erinnern, dass die Einführung des Stahlbandes vor Jahren mit grossen
Hoffnungen begrüsst wurde, die aber durch die anfänglichen Misserfolge
ziemlich gefäuscht wurden. Erst nachdem man erkannt hatte, dass das
Stahlband nur dort angewendet werden darf, wo auch die Vorbedingungen
dazu gegeben sind, konnte man grössere Erfolge mit dem neuen Treib-
mittel erzielen. Abgesehen von der Wahl der richtigen Zugbeanspruchung,
darf man hier auch mit der Biegungsbeanspruchung, welche bekanntlich
von dem Verhältnis der Banddicke zum Scheibendurchmesser abhängt,
nicht über die zulässigen Erfahrungswerte hinausgehen. Dann erfordert
der Stahlbandtrieb auch noch genau zylindrische Scheiben, guten Rundlauf
der letzteren und eine genaue Parallellage der Wellen.

Da das Stahlband wesentlich schmaler ist als ein Riemen von gleicher
Uebertragungsfähigkeit, erspart man auch wesentlich an Scheibenbreite.
Der Kranz solcher schmalen Stahlbandscheiben muss dann allerdings
etwas kräftiger sein, damit er zur Aufnahme der Umfangskraft stark ge-
nug ist.

Neuerdings ist man auch dazu übergegangen, Seiltriebe in Stahlband-
triebe umzuwandeln, und zwar unter Beibehaltung der vorhandenen Seil-
scheiben, welche durch Ummantelung mittels Stahlblechstreifen zur Auf-
nahme der Stahlbänder geeignet gemacht werden. Derartige Umwandlungen

in Stahlbandtriebe können während des Betriebsstillstandes über Sonntag
vorgenommen werden, so dass keinerlei Unterbrechung des Betriebes statt-
zufinden braucht. Der Hauptvorteil solcher Aenderungen besteht darin,
dass infolge des günstigeren Wirkungsgrades schätzenswerte Krafterspar-
nisse erzielt werden die auf 6 bis 8 und mehr Prozent angegeben werden.
In solchen Fällen ist es auch möglich, auf den vorhandenen Scheiben ohne
Verbreiterung eine grössere Leistung zu übertragen, als es mit den Seilen
möglich gewesen wäre.

Der Grund für den hohen Wirkungsgrad des Stahlbandes, der zu 99
bis 99½ Proz. angenommen werden kann, liegt vor allem darin, dass das
Stahlband nur einen ganz verschwindend geringen Schlupf besitzt (maximal
zirka 0,3 Proz.), so dass keine Kraftverluste infolge Schlupf eintreten
können. Ferner wird keine Umbiegungsarbeit verbraucht, da das gebogene
Stahlband wieder zurückfedert. Da das Stahlband ferner ganz glatt ist
und im Verhältnis zu anderen Treibmitteln nur einen unbedeutenden Quer-
schnitt besitzt, ist naturgemäss auch der auftretende Luftwiderstand ganz
verschwindend gegenüber dem, der bei anderen Treibmitteln auftritt.

Bemerkenswert muss auch werden, dass Antriebe mit Fest- und Losscheibe
für Stahlband ebensowenig geeignet sind, wie Antriebe mit Stufenscheiben.
Ebenso sind auch Antriebe mit sehr kleinen Scheiben (z. B. für hochtourige
Elektromotoren, Ventilatoren usw.) für Stahlband wenig geeignet. Der-
artige Antriebe werden wohl für Stahlband von vornherein ausscheiden,
und Versuche nach dieser Richtung werden wohl immer unbedeutende
Erfolge zeitigen. Man wird also gut tun, Stahlband eben nur dort anzu-
wenden, wo auch die Voraussetzungen für dasselbe gegeben sind.

Es steht fest, dass sich das Stahlband den Riemen und Scheiben als
neues Maschinenelement mindestens ebenbürtig, vielfach aber wesentlich
überlegen an die Seite stellen kann. Dadurch, dass man den geeigneten
Anwendungsbereich sowie die zulässigen Beanspruchungen genau einhält,
wird das Stahlband zu einem wertvollen Treibmittel, zumal wenn man durch
sorgfältigste Prüfung die Bandstahlsstücke mit den unbedeutendsten Mate-
rialfehlern ausscheidet, da diese Anlass zu Defekten sein könnten.

Die Brauchbarkeit des Stahlbandantriebes ist nicht nur vom Stand-
punkte des technischen Fortschrittes mit Freuden zu begrüessen, sondern
auch deshalb, weil man hier einen teilweisen Ersatz für Leder hat. Am
Ledermarkt macht sich bekanntlich seit einigen Jahren eine ausgeprägte
Tendenz zur Preissteigerung bemerkbar, die infolge der dauernden
Spannung zwischen der Zufuhr und dem steigenden Bedarf für absehbare
Zeit auch anhalten dürfte. Nun sind aber für die besseren Riemenarten
nur erstklassige Lederstücke (Kroupens) anwendbar, so dass der Ersatz
dieser von der Preissteigerung besonders betroffenen Riemen durch Stahl-
bänder im wirtschaftlichen Interesse sehr erwünscht ist.

Bedenkt man endlich noch, dass Deutschland seinen Bedarf an Häuten
nicht selbst decken kann, sondern besonders die wertvollsten Häute, die
zu Kroupens nötig sind, importieren muss, so liegt die Verwendung des
Stahlbandes in allen geeigneten Fällen auch im Interesse der deutschen
Volkswirtschaft. Die Summen, mit denen Deutschland dem Auslande für
Häute tributpflichtig ist, sind grösser als man glaubt. T 1 K (1068)

Anmerkung der Redaktion. Vorstehender Artikel dürfte wohl
alle Treibriemensattler interessieren, und wäre es angebracht, aus Fach-
kreisen heraus zu diesen Ansichten Stellung zu nehmen. B.

Patentschau

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

Angemeldete Patente: Kl. 28b. S. 38 196. Messer zum Aus-
stanzen von Leder oder anderen weichen Stoffen. Maurice Simoulin, Paris.
— Kl. 8m. K. 51 959. Verfahren zur Reinigung von aus waschbarem Leder
angefertigten Lederwaren. Karplus u. Herzberger, Glacélederfabrik, Berlin.
— Kl. 28a. D. 27 565. Verfahren zum Trocknen bzw. Nachrocknen von
Lackleder. Doerr u. Reinhardt, G. m. b. H., Worms. — Kl. 56a. G. 37 516.
Zaumzeug mit abnehmbarer Trense und Kandare. Hans Gleichmann,
Dipl.-Ing., Mannheim.

Angemeldete österreichische Patente: Kl. 56. A.
9454-12. Packsattel. Fr. Krupp A.-G., Essen a. Ruhr. — Kl. 56. A. 9843-12.
Stellikum, dessen aus U-förmigen Profilleisen bestehender Rahmen mit
einer Federpolsterung versehen ist. Société Simon, Cendré u. Cie, Paris.

Gebrauchsmuster: Kl. 33b. 561 235. Doppelrahmen-Porte-
monnaie aus einem Stück Leder. Joh. Gg. Höfle, Offenbach a. M. —
Kl. 33b. 561 565. Zu vergrösserender Koffer, Kasten o. dgl. Leopold
Aron Frank, Wembley Park, Engl. — Kl. 71c. 562 614. Ausputzapparat
für Sattler u. dgl. Adam Griesfeller, Frankfurt a. M. — Kl. 3b. 562 715.
Verstellbare Offiziers-Reitgamasche. Badische Leder- und Lederwaren-
fabrik O. m. b. H., Wisloch b. Heidelberg.

Fachtechnischer Briefkasten

Lack für Vulkanfibrekoffer. Auf welche Art und mit welcher Farbe
oder Lack werden Vulkanfibrekoffer behandelt, damit dieselben ein läu-
schend lederartiges Aussehen erhalten?
C. H. in St.

Handvergoldung von Bilderrahmen. Wer kann der Redaktion dieses
Fachblattes einen Artikel schreiben über Handvergoldung von Lederbild-
rahmen resp. über die Werkzeuge, welche man hierfür gebraucht?
N. B. in O.

Die Kollegen werden gebeten, Antworten direkt an die Redaktion der
„Fachbeilage“ gelangen zu lassen.

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der „Fachbeilage“ erscheint am 24. Oktober.
Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 10. Oktober, alle anderen Arbeiten
bis zum 15. Oktober an die Redaktion einzusenden.