

# Fachtechnische Beilage

## der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer II

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

24. Oktober 1918

**Inhalt:** Ueber die Verwendung von Sattelkissen mit Luftfüllung. — Verschiedene Mängel der Beschirrungs-Konstruktionen. — Aus der Lederwarenbranche: Etwas über Handvergoldung von Leder-Bilderrahmen. — Einige der letzten Neuheiten in Damentaschen. — Der Gürtel. — Kleine Notizen. — Patent-schau. — Fachtechnischer Briefkasten. — Briefkasten der Redaktion.

### Ueber die Verwendung von Sattelkissen mit Luftfüllung.

Zu den ältesten und bekanntesten Artikeln, welche in der Sattlerwerkstatt hergestellt werden, ist unstreitig der Sattel zu rechnen. Ja man kann sogar annehmen, dass der Sattel die eigentliche Ursprungsarbeit war, welche zur Bildung eines eigenen Gewerbes führte. Wenigstens ist dieses aus dem Namen zu entnehmen, der ursprünglich nur für die Verfertiger von Sätteln galt. Heutzutage bilden die eigentlichen Sattelmacher im Gesamtberuf nur eine verschwindende Minorität. Damit soll aber nicht gesagt werden, dass heute weniger Sättel hergestellt würden, als dies früher der Fall war. Infolge der verbesserten Technik und der weitmöglichsten Ausnützung maschineller Hilfsmittel ist eben heute die Produktion bedeutend ergiebiger, als dies jemals der Fall gewesen. Unter den Begriff Sattler fallen ja zurzeit eine Anzahl Spezialbranchen, die mit der wirklichen Sattlerei nichts mehr gemein haben, als dass sie höchstens wie jene Leder verarbeiten. Es sind dies aber Berufszweige, welche der Mutterbranche entsprossen und sich nach und nach von derselben losgelöst haben. Die wirtschaftliche Entwicklung hat nun dazu geführt, dass die neugeschaffenen Berufszweige sich ausserordentlich vermehrt und die eigentliche Sattlerei bald gänzlich überwucherten.

Hat sich solchermaßen das Gesamtbild des Berufes im Vergleich zu früher erheblich verändert, so ist auch die Herstellungsweise der einzelnen Waren eine ganz andere geworden. In erster Linie macht sich hierbei die Einwirkung moderner technischer Hilfsmittel fühlbar, deren Verwendung eine andere Arbeitsmethode nach sich ziehen muss. Auch die Anforderungen des Publikums auf Form und Geschmack zwingen zur Einführung von Neuheiten und Änderungen. Ganz besonders ausschlaggebend dafür sind aber die praktischen Bedürfnisse, die auch je nach den Umständen wechseln können, die aber hauptsächlich zu Neuerungen und Verbesserungen anregen. Auch die Sattelfabrikation hat verschiedene Stadien durchgemacht, bevor sie die heutige technische Vollkommenheit erreicht hat. Zu den Versuchen, welche unternommen wurden, die Brauchbarkeit des Sattels zu erhöhen, gehören auch diejenigen der Einführung von Luftkissen.

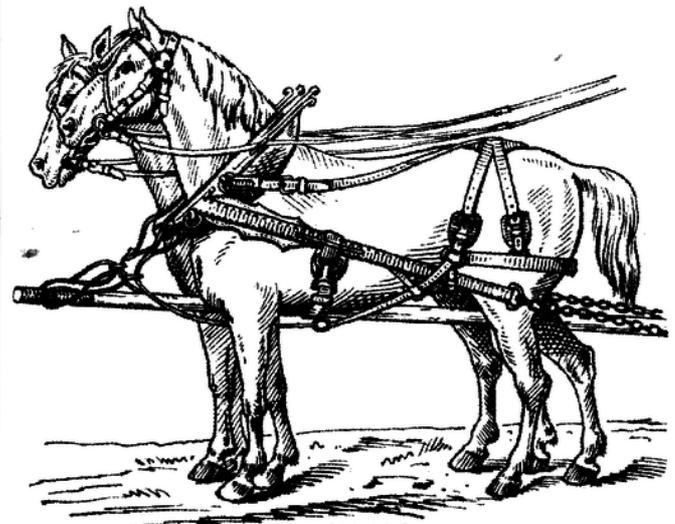
Diese Versuche, den Sattel mit Luftkissen auszurüsten, sind nicht gerade neueren Datums. Schon wiederholt und an verschiedenen Orten wurden Proben damit gemacht, ohne dass es aber gelungen wäre, dieselben endgültig einzuführen. Als Grund für diese bisher negativen Erfolge kann angesehen werden, dass man die Eigenschaften, welche man dem Luftkissen beimass, erheblich überschätzte. Man trug sich in Interessentenkreisen mit der Ansicht, dass durch das Luftkissen eine Erleichterung für Pferd und Reiter eintreten würde, dass ferner der starken Erhitzung der Pferde vorgebeugt und dass hauptsächlich die mitunter vorkommenden Druckschäden bei Verwendung des Luftkissens gänzlich verschwinden würden. Da nun bei den Luftkissen auch die Möglichkeit gegeben ist, dass man sie beliebig stark oder schwach aufblasen kann, so glaubte man, dass vermittelst dieser Eigenschaft auch ohne Schwierigkeit den verschiedenen Rückenformen Rechnung getragen werden kann. Alle diese Spekulationen haben sich in der Praxis als verfehlt erwiesen. Dazu kam, dass sich noch Mängel einstellten, welche man bei einer anderen Kissenart nicht kennt und mit welchen man auch nicht gerechnet hatte. Zunächst kommt in Betracht, dass der grösste Teil von Sätteln, welche hergestellt werden, als Offizierdienstsättel Verwendung finden. Für diese aber ist das Luftkissen schon nicht zuverlässig genug, da das Schadhafwerden einer der Gummihüllen während des Dienstes zu unangenehmen Kalamitäten führen könnte. Ganz besonders fühlbar machen würde sich ein solcher Schaden, wenn er bei Märschen oder Nachritten eintritt. Das sofortige Ausbessern schadhafter Stellen wäre mit erheblichem Zeitverlust und Schwierigkeiten verknüpft, ganz abgesehen davon, ob es dem Reiter überhaupt möglich wäre, die Ausbesserung vorzunehmen. Diese Bedenken scheinen auch Grund genug dafür zu sein, dass bisher Sättel mit Luftkissen als Dienstsättel nur ganz vereinzelt verlangt wurden, und wo es trotzdem vorkam, da ist es beim Versuch geblieben. Indessen ist dies nicht der einzige Grund, warum das Luftkissen im Dienstsattel sich als ungeeignet erwiesen hat. Die Annahme, dass man vermittelst des Aufpumpens jedem Sattel die gewünschte Lage geben könnte, erweist sich in der Praxis als nicht durchführbar, und zwar insofern, als durch das stärkere Aufpumpen der Sattel sich in seiner ganzen Auflagefläche immer gleichmässig hebt. Jeder Sattelmacher weiss aber, dass die meisten Nachpolsterungen, welche sich notwendig machen, nur auf bestimmte Teile des Kissens sich erstrecken. So macht sich an einem Sattel das Höherlegen vorn nötig, während an einem anderen wiederum die Hinterpartie der Nachpolsterung bedarf. Diese Manipulationen liessen sich aber beim Luftkissen nicht durchführen, da ein teilweises Aufblasen der Luftkissen eben nicht möglich ist. Nun kommt aber noch dazu, dass die Sache mit dem Regulieren des Luftgehaltes überhaupt nur eine theoretische Berechnung ist. Erfahrungsgemäss lässt sich ein Sattel mit Luftkissen nur verwenden, wenn dasselbe ganz fest aufgeblasen ist, so dass im Innern keine luftleeren Stellen bleiben. Nur in diesem Zustande ist es möglich, dem Sattel eine einigermaßen feste Lage zu geben. Mit einem unvollkommen aufgeblasenen Kissen muss der Reiter unausgesetzt bemüht sein, die Balance

zu halten. Ein Umstand, der natürlich äusserst ermüdend wirkt. Sobald er sich auf eine Seite setzt, drückt er aus den mehr belasteten Stellen die Luft weg und der Sattel kommt in eine schiefe Lage. Um derartigen Unannehmlichkeiten vorzubeugen, ist es eben notwendig, vor jedesmaligem Reiten das Kissen bis aufs äusserste aufzupumpen. Und in diesem Zustande ist es dann auch nur für kurze und wenig ermüdende Ritte, also vielleicht zu Promenadenzwecken, zu gebrauchen. Die Erfahrung hat auch gelehrt, dass das Luftkissen auch Druckstellen, selbst unter der Sattellage, nicht immer zu verhüten vermag. Aus alledem kann gefolgert werden, dass dem Luftkissen trotz seiner jüngsten Verbesserungen eine Zukunft nicht beschieden sein wird. Z.

### Verschiedene Mängel der Beschirrungs-Konstruktionen.

Nachdruck verboten.

Die Beschirung des Pferdes soll so konstruiert sein, dass seine Kraft darin möglichst zur Ausnutzung gelangen kann. Das Geschirr bildet beim ganzen Fuhrwerk einen bedeutenden Faktor, aber die Gestalt des Pferdes, die Haltung desselben, welche es beim Ziehen einnimmt, die Form und die Belastung des Wagens, die Art und Lage der Ortschaften und die Beschaffenheit der Strasse, auf welcher sich das Fuhrwerk bewegt, sind dabei mit in Betracht zu ziehen.



Abbild. 1.

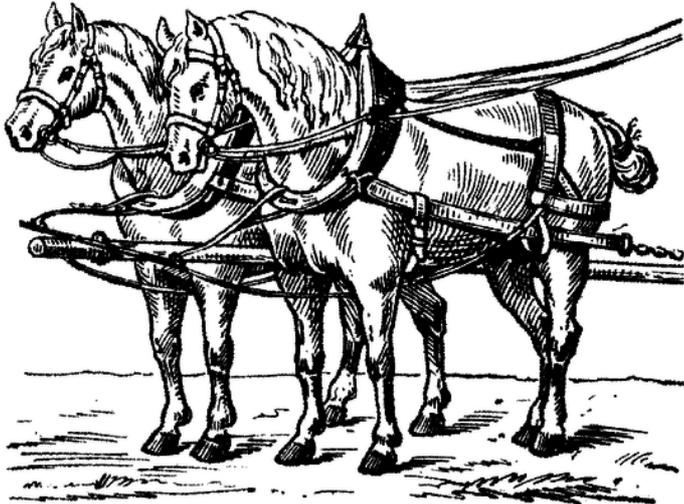
Die rationellste Ausnützung der Kraft ermöglicht das Kuntgeschirr, denn es gelangt bei richtigem Sitz in allen seinen Teilen zur Auflage; die aufgewendete Kraft wird in der Kuntebene konzentriert, ohne die Haltung des Tieres ungünstig zu beeinflussen. Hierbei ist allerdings vorausgesetzt, dass das Kuntm tadellos sitzt und nirgends drückt oder scheuert. In der Praxis ist das letztere aber oft genug der Fall, denn ein wirklich gut sitzendes Kunt finden wir verhältnismässig selten. Dabei ist dies nicht etwa durch ungenügend genaue Anfertigung allein bedingt, die meisten unpassenden Kunte sind durch öfteren Pferdewechsel bedingt. Ein leidlich passendes Kunt kann aber auch verdorben werden, wenn es zu verschiedenen Zeiten verschiedenen Pferden aufgelegt wird. Schon eine geringe Formveränderung oder Erweiterung kann beim nächsten Pferde Druck oder sonstige Beschädigung erzeugen. Die fabrikmässig hergestellten Kunte können bei genauer Massangabe auf jede erdenkliche Form und Benutzungsart Rücksicht nehmen, aber der Sattler muss auch wirklich instande sein, ein Kunt gut zu verpassen. Beim Anlegen der Bügel muss der Zugwinkel, unter welchem die Stränge zum Kunt liegen, sorgfältig erwogen werden; denn bei Pferden (Abbild. 1) mit schräger Schulterlage liegt natürlich das Kunt sehr schräg, so dass der Zugwinkel spitz wird, was auf den Zug bzw. den Sitz des Kumts nicht ohne Einfluss ist.

Bei den ganz schweren keilförmigen Arbeitskuntm ist es möglich, die Kuntböden so senkrecht zu stellen, dass der Zugwinkel sich stark dem rechten Winkel nähert. (Abbild. 2.)

Dass zweckmässige Konstruktion und richtiger Sitz einen weit grösseren Einfluss auf die Ausnützung der Kraft haben, als die äussere Form, sehen wir recht deutlich an der englischen Bespannung. Die schweren Schirrpferde, welche so schwere Lasten zu schleppen haben, gehen nur in dem leichten englischen Kunt, dagegen sehen wir in den Gegenden, wo schwere Zupferde besonders heimisch sind, in Frankreich, in Belgien und am Rhein, eine bedeutend schwerfällige Beschirung. Ein verhältnismässig schwerfälliges Kunt sehen wir auch am Münchener Brauerwagen.

Das schwere rheinische Kunt, Abbild. 3, erscheint viel zu gross, weil es nach oben ganz unverhältnismässig breit wird. Am Buggelenk ist es nach Art der Wiener Luxuswagenkumte etwas ausgebuchtet. Es legt sich namentlich gegen den Widerrist und lässt die oberen Spitzen der Schulter frei. Die Zugösen sitzen in der Regel etwas zu tief, infolgedessen sind Druckschäden am Widerrist und am Buggelenk sehr oft anzutreffen.

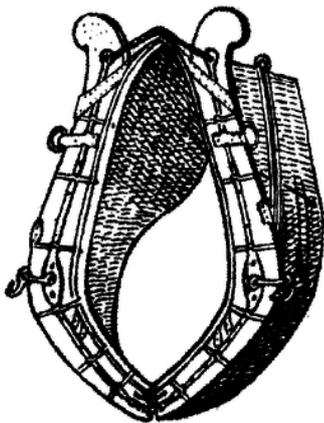
Im Gegensatz zum rheinischen macht das belgische Kunt (Abbild. 4) den Eindruck, als ob es zu lang wäre. Dass es weder an der Mähne noch an der Brustspitze aufliegt, wäre kein Nachteil, aber die Zugösen sind fast immer zu hoch angebracht, so dass sich das Kunt beim Zuge auf die fleischige Partie der Schulter vom Gelenk aufwärts bis an die obere Spitze



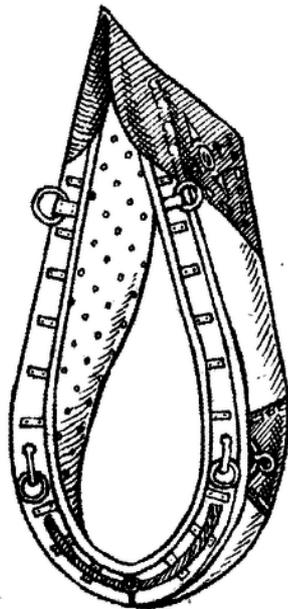
Abbild. 2.

der Schulter legt. Das Buggelenk ist entlastet, die Bewegungen der Vorhand sind freier. Die Konstruktion ist mithin vorteilhafter als beim rheinischen Kunt, denn bei richtiger Lage der Zugöse ist das Ziehen in diesem Kunt ganz bequem. Der Sitz des Kumts entspricht der in Abbild. 5 bezeichneten idealen Lage und Druckstellen sind verhältnismässig selten anzutreffen.

Beim Verpassen des Kumts muss die Lage der Schulter ganz besonders beachtet werden und das Kunt muss so breit sein, dass es der Schultergeräte anliegt, denn nur an dieser findet es richtigen Halt. Ist es weiter, so drückt es auf die scharfen Kanten derselben, ist es enger, so schnürt es, presst die Muskeln zusammen und zerrt die Haut. Die Länge sollte natürlich ebenso sorgfältig ermittelt werden, denn ein zu kurzes Kunt drückt auf den Widerrist ebenso wie auf die Luftröhre. Diese Grundsätze mögen dem Sattler im allgemeinen bekannt sein, aber selbst bei dem gutschitzenden Kunt ist noch erforderlich, dass es auch im Gange, d. h. während der Arbeit, in dieser Lage verbleibt; zu diesem Zwecke



Abbild. 3.

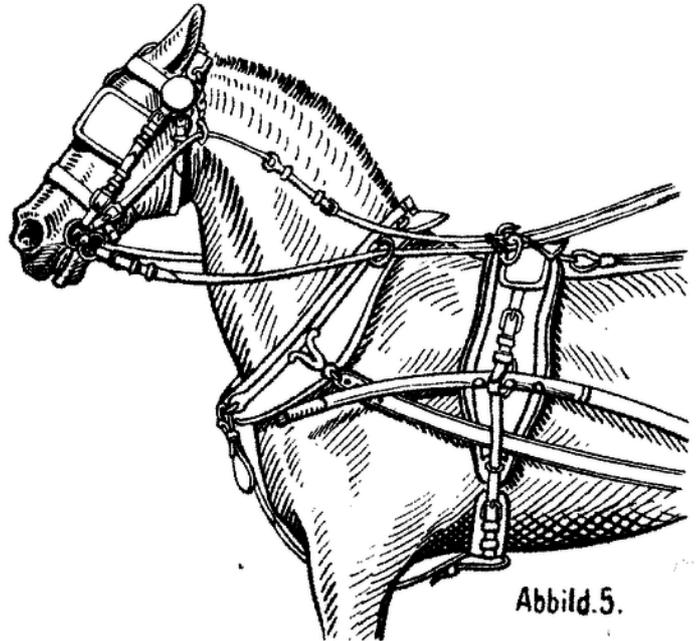


Abbild. 4.

muss vor allen Dingen der Zughaken den richtigen Sitz haben. Beim englischen Kunt wäre die in Abbild. 6 ersichtliche dreiteilige Zugöse sehr vorteilhaft, weil eine Regulierung des Zugwinkels innerhalb gewisser Grenzen ohne weiteres möglich ist.

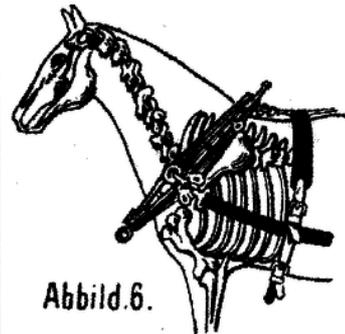
Ein zuverlässiges Verpassen ermöglichen die sogenannten Stellkumte. Dass diese in der Praxis verhältnismässig selten anzutreffen sind, liegt wohl weniger an den im Gebrauch mehr oder weniger beobachteten Mängeln als an den Sattlern, die dieser Sache kein hinreichendes Interesse entgegenbrachten, und mithin auch die Pferdebesitzer auf die Vorzüge dieser Kumte

nicht gebührend aufmerksam machten. Diese Stellkumte können ebenso gut enger und kürzer als weiter und länger gestellt werden. Einige Systeme lassen sich unten öffnen, so dass sie den Pferden einfach über den Nacken



Abbild. 5.

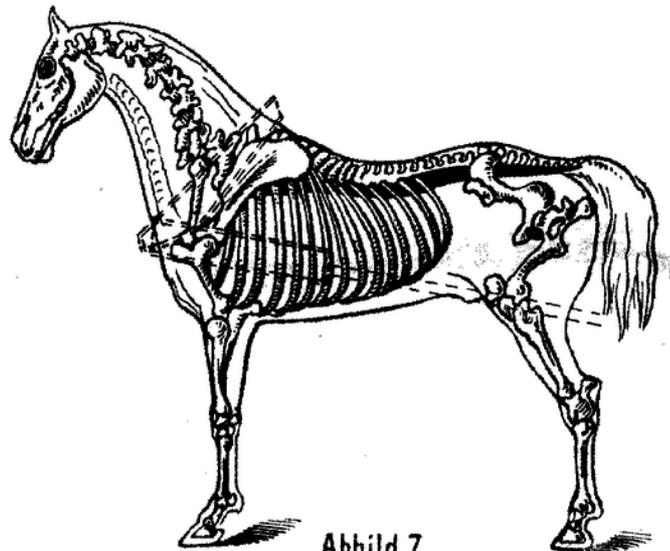
gelegt werden können. Die mässige Verbreitung mag ihre Ursache zum Teil in dem etwas höheren Preise haben; aber bei genauerer Beobachtung zeigt es sich, dass auch die billigeren Stellkonstruktionen, die auch bei Arbeitskumten hätten Anwendung finden können, nur ganz vereinzelt im Gebrauch sind. Bedenklich am Stellkunt ist die Tatsache, dass das Verpassen gerade infolge der bequemen Verstellbarkeit, dem Ermessen und der Willkür des meist unzulänglich unterrichteten Kutschers einen weiten Spielraum lässt.



Abbild. 6.

Das Siel- oder Brustblattgeschirr steht dem Kunt in bezug auf Kraftausnützung entschieden nach, aber eine ganze Reihe Vorzüge, die am Kunt vermisst werden, sind die Ursache der grossen Verbreitung, die das Sielgeschirr in manchen Gegenden gefunden hat.

Ein Brustblattgeschirr stellt sich immer etwas billiger als ein Kuntgeschirr. Das Verpassen ist erheblich einfacher, und die Verwendung

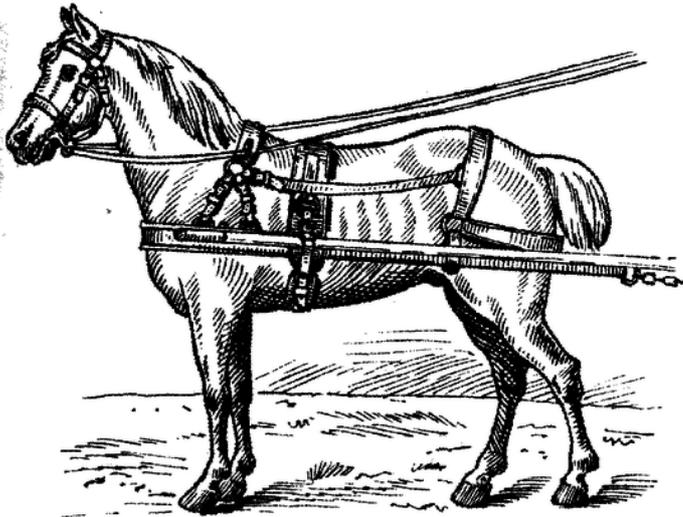


Abbild. 7.

für verschiedene Pferde kann meist ohne nennenswerte Abänderung der gesamten Riementteile erfolgen. Trotzdem erfordert das Verpassen des Brustblattgeschirres einige Sachkenntnis. Liegt das Brustblatt zu tief, so ist das Querbein behindert und die Vorwärtsbewegung der Schulter erschwert, liegt es zu hoch, so drückt es auf die Luftröhre und erschwert dem Tiere das Atmen. Es gilt also den richtigen Platz für die Auflage recht sorgfältig zu ermitteln (Abbild. 7), was oft nicht leicht ist, besonders wenn das Pferd, wie es bei Kaltblütern oft der Fall ist, einen starken Hals mit tiefem Ansatz hat, oder wenn die Schultern sehr schräg liegen, oder

wenn das Pferd hohe Bugspitzen hat. Im übrigen ist das Brustblatt eine recht bequeme und handliche Beschirrung, die, gut passend, dem Pferde auch die Bewältigung einer wesentlichen Last ermöglicht. Bei ganz schwerem Zuge können die Kräfte des Pferdes allerdings nicht derartig zur Entfaltung kommen, wie im Kuntgeschirr, denn der Zug liegt auf einer geringeren und auch ungeeigneteren Fläche.

Hinsichtlich der Zugtechnik hat Dr. Reinhardt entgegen den früheren Annahmen festgestellt, dass die Zugkraft am besten ausgenützt wird, wenn die Stränge sich zum Erdboden neigen, vorausgesetzt, dass infolge einer nicht glatten Fahrbahn die Reibung der Vorderräder gleichsam durch Anheben besser überwunden werden soll, während es auf glatter ebener Bahn gleichgültig ist, ob die Stränge parallel zum Erdboden laufen oder nicht. Unter allen Umständen soll die Hinterbracke besser unter- wie oberhalb der Deichsel liegen. Die Grösse der Pferde und die Höhe der Räder ist hierbei mit in Betracht zu ziehen.

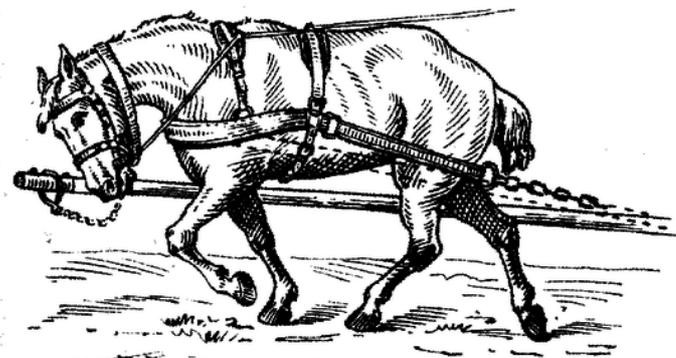


Abbild. 8.

Wenden wir diese Theorie auf die Lage der Stränge an, so müssten diese vom Zugring in schräger Linie direkt zum Ortscheit führen und auch das Brustblatt müsste von der Anflagestelle aus nach derselben Richtung streben. Das pflegt aber meist nicht der Fall zu sein, sondern das Brustblatt liegt parallel zum Erdboden (Abbild. 8) bis zum Kammdeckel oder Rückriemen, im günstigsten Falle ist die Neigung nur eine sehr geringe, aber die durch Abbild. 7 angedeutete wird natürlich selten vorhanden sein.

Betrachten wir aber die Stellung des Pferdes beim schweren Zuge (Abbild. 9), so zeigt sich infolge der Anspannung eine unnötige Belastung des Rückens. Bei genauer Beobachtung tritt aber eine noch wichtigere Erscheinung hervor. Diese äusserste Kraftanspannung führt beim schweren Arbeitskunt notwendigweise zu einer starken Belastung des Nackens, die wiederum die Vorderfüsse stark in Anspruch nimmt. Die Belastung erscheint infolgedessen im Moment der höchsten Kräfteleistung im Sielenkaum ungünstiger als im Kunt.

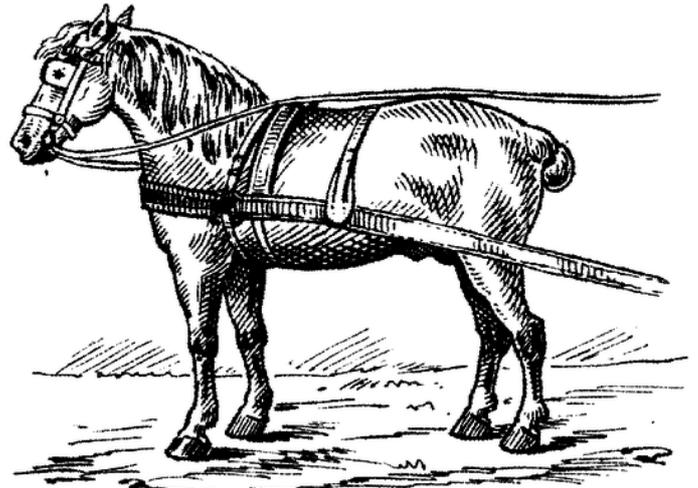
Sonderbarerweise finden wir gerade in den Gegenden mit dem schwerfälligen unzuweckmässigen Kunt im Rheinland, Belgien usw. technisch recht gut konstruierte Brustblattgeschirre. Obwohl die Benützung der Kunte in jenen Gegenden überwiegt, so finden wir das in Abbild. 8 dargestellte Sielengeschirr mit Hinterzeug selbst bei schwerem Zuge oft in Anwendung. Noch vorteilhafter erscheint die Konstruktion des einfacheren Sielengeschirres (Abbild. 10), welches im Rheinland und in Belgien ebenfalls oft angetroffen wird.



Abbild. 9.

Bei genauer Beachtung der mit dem Zuge zusammenhängenden Merkmale können wir uns der Einsicht nicht entziehen, dass ein Brustjoch, welches ein Mittelding zwischen Brustblatt und Kunt sein müsste, sich der Idealbespannung am meisten nähern würde. Leider muss auch hier konstatiert werden, dass den verschiedenen in dieser Hinsicht gemachten Entdeckungen und Konstruktionen ebenso wie den Stellkunt in erster Linie schon seitens der Sattler das erforderliche Interesse nicht entgegengebracht worden ist.

Jeder einzelne falsch sitzende Riementeil kann dem Pferde lästig werden und wesentlich falsch eingeschaltete Teile erschweren nicht nur den Zug, sondern sind auch in der Regel die Ursache von Druckstellen und ähnlichen äusseren Beschädigungen der Tiere. Hierher gehört vor allem die sogenannte feste Anspannung, die oft in ganz unverständlicher Weise angewendet bzw. übertrieben wird. In der Stadt auf glattem Fahrdamm wird man die für leichteren Zug bestimmten Pferde natürlich lester einspannen als die lastziehenden Pferde auf wechselnder Landstrasse. Beim leichteren Zuge, der doch stets eine flottere Gangart zur Folge hat, müssen die Tiere, um sie jeden Augenblick in der Hand zu haben, „fest im Geschirr stehen“, d. h. die Stränge sowohl wie die Aufhalter sollen nicht im Bogen herabhängen. Aber dieses feste Einspannen muss auch seine Grenzen haben, namentlich bei leichteren Fahrwerken können wir täglich beobachten, dass die Aufhalter so fest angezogen sind, dass die Kunte in der Luft schweben oder nur am Widerrist aufliegen. Ebenso



Abbild. 10.

werden die Brustblätter so weit von der Brust abgezerrt, dass man mit den Fäusten dazwischen fahren kann. Die derartige Anspannung ist falsch, denn das Kunt sowohl als auch das Brustblatt werden durch diese zweckwidrige Lage sehr oft in ihrem Sitz verändert, wodurch ganz ungünstiger Druck und Reibung erzeugt wird. Namentlich beim Kunt ist der hierdurch erzeugte Druck meist ein ganz bedeutender, der nicht nur die Gefahr der Reibung birgt, sondern auch die Vorderfüsse stark belastet. Der Aufhalter soll so gestellt sein, dass das Kunt und auch das Brustblatt selbst während der festen Anspannung beim Stillstand seine Lage nicht verändert. Stränge und Seitenblätter können kurz gehalten werden, doch nur dann, wenn die Hufe nicht der Gefahr ausgesetzt sind, die Räder zu berühren oder sich mit den Sprunggelenken der Sprengwage zu nähern, ist die feste Anspannung als richtig zu betrachten.

### Aus der Lederwarenbranche.

**Etwas über Handvergoldung von Leder-Bilderrahmen.** Mit dem Aufblühen der Photographie hat man auch in der Bilderrahmung stets Neues zu bringen gesucht und es sind da alle möglichen Stoffe zur Verwendung herangezogen worden. Der gewöhnliche gepresste Lackpapprahmen wurde verdrängt von Samt-, Plüsch-, Seiden- und sonstigen Stoffbezügen, ohne und mit Vergoldung oder Materie.

Dann kam man zur Herstellung in Zelluloid, und man kann sagen, dass darin wirklich Schönes geleistet wird. Aber alle diese Erzeugnisse werden in den Schatten gestellt von den Rahmen mit einem soliden Lederbezug. Bei der heutigen Auswahl in Leder braucht man nicht mehr in Verlegenheit zu kommen. Es kann einem jeden Geschmack in bezug auf Pressung, Farbe und Preis Rechnung getragen werden.

Eine schmale Metallfacette im Ausschnitt und eine einfache blinde Linie nach aussen als Abschluss dürfte den meisten Menschen genügen.

Aber es gibt auch Leute, die das glänzende Gold nicht vermissen wollen, und da muss die Handvergoldung einspringen, die man heute, leider, fast nur dem Namen nach kennt.

Früher hat fast jeder Portefeuller und Buchbindergehilfe diese Kunst gekannt, doch wurde diese durch die Pressvergoldung sehr eingeschränkt. Speziell bei der Verzierung von Bilderrahmen ist die Handvergoldung von grosser Wichtigkeit.

Dessenungeachtet möchte ich einer überreichen Vergoldung nicht das Wort reden, weil dieses marktschreierisch wirkt. Eine einfache Linienrolle ringsum oder diese mit zarten Eckstempeln unterbrochen, wirkt am besten. Die Firma Wihl, Leo-Stuttgart versendet über Rollen, Fileten und Stempel Musterbogen nebst Preisverzeichnis in reichster Auswahl. Auch sind dortselbst sämtliche zur Handvergoldung erforderlichen Artikel erhältlich.

Das Gelingen der Vergoldung hängt, selbstverständlich, von einer genauen Kenntnis des Materials ab. Es gehört eine ziemliche Übung dazu, den Hitzegrad derartig abzustufen bei den verschiedenen Ledersorten, dass man eine glänzende Vergoldung erreicht. Das ist ein Punkt, den man niemand lehren kann; das muss man gewissermassen im Gefühl haben. Im allgemeinen kommt man damit aus, dass man die zu vergoldenden Stellen gleichmässig mit Vergoldepulver grundiert, allein es gibt auch Ledersorten und Stellen im Leder, die mit Pulvergrundierung stets eine mässige Ver-

goldung zeigen. Da muss unbedingt, als einziges Rettungsmittel, die Eiweissgrundierung angewandt werden.

Zu diesem Zweck drückt man blind vor und trägt mittels feinem Haarpinsel das Eiweiss auf, lässt aber die Grundierung nicht zu trocken werden. Bei richtigem Hitzegrad und schönem gleichmässigen Druck muss die Sache gelingen.

Dort aber, wo man von vornherein mausiges Stehen des Goldes voraussetzt, nimmt man am besten das Gold doppelt auf.

Bei Anwendung der Rolle in Verbindung mit Eckstempeln schneidet man sich zunächst eine Papierschablone genau bis dahingehend, wo die Linie zu stehen kommt und streicht mit einem Biberhaarpinsel das Pulver auf.

Man kann so zum Beispiel 1-1½ Dutzend Rahmen vorbereiten, richtet dann das Gold auf dem Vergoldekissen zu und drückt erst sämtliche Eckstempel, ohne das Gold abzuwischen. Dann erst verbindet man diese mit der Linienrolle und bessert mausige Stellen aus unter wiederholtem Grundieren mit Pulver. Samtartige Ledersorten werden erst mit weicher Bürste vorsichtig vom Vergoldepulver gereinigt und dann mit reinem Flanellappen abgewischt, aber auch nicht mehr, als es eben unbedingt nötig ist. Alle anderen Ledersorten können mit einem weichen Flanellappen abgewischt werden.

Zum Gelingen einer tadellosen Vergoldung gehört ausser einer ruhigen Hand gutes Augenmass und Reinlichkeit. Das Vergoldekissen muss vor Gebrauch sauber abgebürstet und dann mit guter Tafelkreide bestrichen werden. Ebenso müssen die zu vergoldenden Stellen gut von Staub befreit sein, weil auch Staub die Ursache von mausigem Stehen des Goldes sein kann.

Ferner ist von besonderer Wichtigkeit, dass das Fett auf dem Handballen, zwecks Einfettung der Rolle oder des Stempels, nicht zu reichlich sein darf, da sich sonst das Gold zu fest an die Druckfläche der Werkzeuge anlegt und nur stückweise oder gar nicht abgeht. Ein paar mal mit dem Handballen über die Haare gefahren genügt, um der Rolle das nötige Fett zu vermitteln. Ph. Fabry - Offenbach.

**Einige der letzten Neuheiten in Damentaschen.** In Paris scheint man sich besonders den kleinen Taschen zuwenden zu wollen. Die grossen Doppelbörsen der letzten Saison sind jetzt so zusammengeschrumpt, dass sie an dem Ringe, der sie in der Mitte zusammenhält, an einem Finger getragen werden. Moirée ist das hierzu verwendete Material, das auch in anderen Phantasieschöpfungen vorherrscht. Man begegnet auch wieder den niedlichen Körbchentaschen im Stile Louis XV. Ein reizendes Modell in schwarzem Moirée mit einem graziösen Blümchen in grün und rosa auf der Vorderseite, ist ganz flach, mit einem weissen Valenciennespitzchen am Rande garniert und mit weissem Moirée gefüttert.

Eine andere, ganz flache, kleine und leichte Tasche aus dunkelblauem Moirée, mit weissem Moiréefutter hat Enveloppeform und auf der Innenseite unter der tief herabgehenden Klappe zwei Klemmtaschen.

Recht apart wirkt eine Tasche aus havannabraunem Damirschleder; die Form ist fast viereckig, der Ueberschlag aber ist in der Mitte aufgeschritten, nach oben rund und schmal, mit geringer Entfernung vom oberen Ende, nach unten geschweift verlaufend, so dass rechts und links nur noch ein paar schmale Teilchen des Ueberschlags stehen bleiben. In der oberen runden Schweifung, also sichtbar, ist die Uhr befestigt.

Sehr bevorzugt sind die porte tresor-Taschen, deren neueste Konstruktion recht originell ist. Der Griff ist nicht mehr an der Rückseite, sondern an einer Ecke mittelst Ring befestigt. Auf einer Seite der Börse ist eine einfache Tasche, auf der anderen fünf bis sechs sehr flache Toiletteartikel. Der weiche Lederüberschlag geht rund herum und schliesst auf der Vorderseite mit einem grossen, schön emaillierten Schloss. Die letzte Falte des Ueberschlags enthält noch eine weitere Tasche im Enveloppe-Stil mit Druckknopfverschluss. Die Tasche sieht äusserst schick aus, wozu das Emailschloss nicht wenig beiträgt, und für ihre Grösse von 7 zu 4 Zoll ist sie recht geräumig. Ein zweites Modell besteht aus einer tiefen, flachen Vordertasche, an deren Front ein Spiegel befestigt ist; darüber greift der spitz zulaufende Ueberschlag, an dessen Unterseite sich eine Enveloppe-tasche befindet. Der Ueberschlag hat feinen schmalen-Randbeschlag in Gold, die Lederschlaufe ist oben an einem Ring befestigt. Beliebte Farben für diese Modelle sind rot, blau und grün mit Gold, als Leder Saffian.

Als letzte und grösste Mode für New York hat entschieden der Vanity-Typ zu gelten, Taschen, deren extra tiefe Bügel grossen Innenraum gewähren. Die teure Ausführung, die feinen Garnituren machen sie weit teurer als die gewöhnlichen Handtaschen; allein bei wirklicher Neuheit ist der Preis kein Gegenstand des Einwandes. Die Formen sind äusserst vielseitig: oblong, oval, rund, dreieckig usw. Eine solche Tasche der Zigarren-etui-Form öffnet sich vollkommen flach wie ein solches Etui, jedoch der Länge nach; sie enthält auf der einen Innenseite einen Kamm normaler Grösse und einen Satz tadelloser Manicure-Instrumente, auf der anderen einen grossen runden Spiegel und ein Puderetui, die Mitte wird von einer grossen Börsentasche mit Bügel eingenommen. In ähnlicher Weise sind auch die runden und ovalen Formen ausgestattet. Als Griffe dienen Fuchsschwanzketten, die seitlich an Ringen am Bügel befestigt sind.

Panier- und Satteltaschen, die ursprünglich in Seide eingeführt wurden, sind jetzt in Leder am Markte. Doppelbügel, Seitenfalten und Quasten an den Enden, stellen sie in die höchste Klasse der Neuheiten und betonen zugleich die Neigung für extreme Stilarten reicherer Charakter. Recht hübsch ist eine Tasche aus Perlseehundleder mit halbrundem, sich weit öffnendem Bügel, dessen innere Hälfte mit einem gleich grossen, halbrunden, feingeschliffenen Spiegel versehen ist, der sich in dieser Aufmachung bequem benutzen lässt. Das weiche, schmiegsame Leder ist in lockeren Reihfalten in den Bügel gefasst. Der Griff ist einfach, schmal, aus Leder und tief unten am Bügelscharnier in Oesen befestigt. Perlseehundleder herrscht vor, und zwar in einer neuen, Gerstenkorn genannten Narbung; auch die Crêpe-Narbung ist vertreten und jetzt ausser in schwarz auch in grau und braun erhältlich. „Luxus und Bedarf“.

**Der Gürtel** scheint sich wieder die Gunst der Damen erobert zu haben. Als Material wird sowohl Stoff als auch Leder beliebt. Neben allen möglichen Formen ist die Farbe des Gürtels zumeist schwarz und steht ja auch die Kombination von schwarz und weiss zurzeit in der Mode.

**Kleine Notizen**

**Zähes Glas für Wagenfenster.** Bei Automobilunfällen, Eisenbahn-zusammenstössen und dergleichen war bisher das Splittieren der Glasfenster einer der gefürchtetsten Nebenumstände, weil die mit grosser Gewalt in den Körper eindringenden Scheiben leicht lebensgefährliche Verletzungen verursachten. Solche wurden selbst schon bei sonst ungefährlichen Strassenbahnzusammenstössen festgestellt. Man kann es daher besonders begrüssen, dass es einem französischen Erfinder gelungen ist, eine Glas-sorte herzustellen, die auch bei den stärksten Hammerschlägen nicht zu splittieren vermag. Das Verfahren besteht im wesentlichen darin, dass zwei Glasscheiben auf einer Seite mit einer dünnen Gellatineschicht überzogen werden, worauf zwischen beide Scheiben eine glashelle Zelluloidplatte eingepresst wird; der dabei nötige Druck wird sehr gleichmässig verteilt. Die Versuche mit der so erzielten Scheibe ergaben eine Lichtdurchlässigkeit wie bei gewöhnlichen Fensterscheiben. Ausserdem bekamen solche Scheiben bei absichtlich hervorgerufenen schweren Schlägen nur strahlenförmige oder konzentrische Risse um die Schlagstelle. Die Splittier konnten unmöglich verletzen, da sie in der Scheibe festgehalten wurden. Ohne Zweifel wird diese Erfindung eine ausserordentliche rasche Anwendung bei Fenstern an Transportgeräten der verschiedensten Art erfahren.

**Zur Desinfektion von Lederwaren und Büchern durch heisse Luft** schreibt Konrich im „Chemischen Zentralblatt“ folgendes: Heissluftverfahren und Formalinverfahren mit Vakuum haben ihre Vorteile und Vorzüge. Verfasser hat das Heissluftverfahren, zumal für militärische Verhältnisse, zu verbessern versucht. Die in einem eisernen, mit besonderen Vorrichtungen versehenen Kasten angestellten Versuche haben die Ergebnisse Fündels bestätigt, dass Lederwaren und Bücher sich durch 80 Grad heisser Luft von 30 Proz. relativer Feuchtigkeit binnen 48 Stunden sicher von nicht sporenhaltigen pathogenen Keimarten befreien lassen. Ohne künstliche Luftbefeuchtung angestellte Versuche fielen ebenso günstig aus, wie die mit Luftbefeuchtung.

**Patentschau**

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

**Gebrauchsmuster:** Kl. 56a. 564 994. Geschirrkunst. Herm. Hofstetter fils, La Chaux-de-Fonds. — Kl. 56a. 565 004. Nahtlose Aluminiumöse für Peitschenstöcke. Vereinigte Peitschenfabriken G. m. b. H., Isny, Würt. — Kl. 56b. 564 830. Aus einem Stück bestehende Form für Sattelsitze mit angeordneten Nagelleisten. Herm. Sass, Potsdam-Wildpark. — Kl. 33b. 564 588. Markttasche mit am Aussenteil sich befindlicher grosser Fallentasche mit Klappe. C. Cender, Berlin. — Kl. 33b. 564 980. Markttasche mit Eckverstärkung zur Verhinderung des Einreisens. Louis Sternfeld, Essen a. Ruhr. — Kl. 56a. 566 418. Stellkum. Ad. Oesterreicher, Waid-Uelversheim. — Kl. 56a. 566 489. Zieh- oder Seitenblatt, mit doppelter Unterlage. Otto Oschmann, Kandel.

**Angemeldete deutsche Patente.**  
Kl. 8m. W. 40 794. Verfahren zur Herstellung von mehrfarbigem gemusterten Leder. Dr. Alb. Wolff, Hamburg-Hamm. — Kl. 56b. L. 35 433. Sicherheits-Steigbügel mit nach oben sich öffnenden, in der Mitte der Fussplatte zusammengelenkten Bügelhälften. Gust. Linnemann, Schötmar, Lippe-D. — Kl. 56b. G. 18 677. Vorrichtung zum Verlängern des Steigbügelriemens zwecks Erleichterung des Bestiegens des Sattels. Gust. Evers, Berlin-Haleusee. — Kl. 56a. H. 59 005. Vorrichtung zum Verdecken der Augen von Pferden mittels fächerartig ausziehbarer Schleier. Jean Ferd. Wilh. Hedderich, Paris. — Kl. 33b. W. 40 034. Verschluss für Koffer, Taschen u. dgl. mit steifen Tragbändern. Ole Weirsoe, Hareskov, Villaby, Dänemark.

**Fachtechnischer Briefkasten**

**Karosseriebau.** Wie bringt man Leinwand auf Karosserien, ohne dass sich Blasenbildung zeigt?

**Antwort:** Man verwende starken Nessel; diesem benimmt man durch Einweichen bzw. Nassmachen die Apprehur. Die Holzfläche der Karosserie ist stückweise mit dünnem, heissem Leim zu streichen und der Nessel daraufzukleben und anzureihen. Ich betone ganz besonders, dass das Bekleben nur Stück für Stück zu geschehen hat, da der Leim leicht und schnell zu erkalten pflegt. Ratsam ist es auch, die frisch beklebten Stellen mit heissem Wasser von oben zu befeuchten und mit dem Falzbein tüchtig anzureihen. Zur ziemlich schnellen Abwicklung der Arbeit sind zwei gewandte Leute vonnöten. Bei diesem Verfahren kommen keine Blasen zum Vorschein; doch sollte der Leim trotz aller Eile und Vorsicht irgendwo nicht angezogen haben, so ist die Stelle auszuscheiden und auszubessern. Der Nessel hat bis an die Friese zu gehen und ist dort glatt wegzuschneiden. Civid.

**Wagenfenster.** Wie mache ich das hintere Fenster einer Limousine wasserdicht?

**Antwort:** Ihre Frage betrifft ein Allgemeinübel im Karosseriebau. Ich habe dem in Dutzenden von Malen wie folgt abgeholfen: Das ovale Fenster liegt meist flach gegen die obere Karosserierückwand und ist mit Holzschrauben oder mit Eisenwinkeln befestigt. Ich habe nun, um dem Wasser den Weg zu sperren, den ganzen ovalen Rahmen, so breit er anliegt, zur halben Stärke ausfräsen lassen, den ausgefrästen Falz dick mit Oelkitt belegt und das Fenster nunmehr eingeschraubt. Die Wasserdichtigkeit ist dadurch garantiert. Sollte die Konstruktion dieses Verfahren nicht zulassen, so wäre von aussen vielleicht eine ovale Messingwinkelschiene, die auch in Oelkitt zu betten wäre, anbringbar. Doch wird die Sache umständlich und kostspielig. P. R. Stahl.

**Briefkasten der Redaktion**

Die nächste Nummer der „Fachbeilage“ erscheint am 21. November. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 7. November, alle anderen Arbeiten bis zum 12. November an die Redaktion einzusenden.