

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuille-Zeitung

Nummer 12

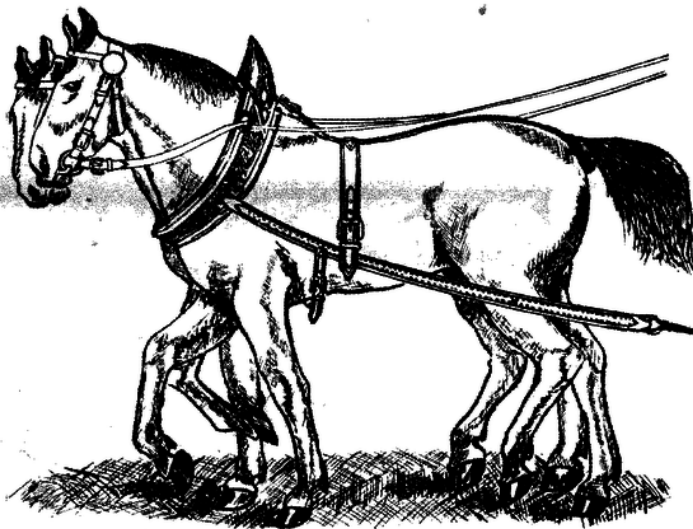
Erscheint alle 4 Wochen. Einsendungen für die Fachbeilage sind zu richten an P. Blum, Berlin SO. 16, Brückenstr. 10b

21. November 1918

Inhalt: Leichtes Arbeitsgeschirr. — Die Entstehung der Wagensattlerei. (II.) — Aus der Lederwarenbranche: Die Herstellung von Lederschnittarbeiten. — Ein Steller-Necessaire mit Etui. — Leder und Lederersatz. — Kleine Notizen. — Patentschau. — Briefkasten der Redaktion.

Leichtes Arbeitsgeschirr.

Die Herstellung der Arbeitsgeschirre rechnet man leicht hin zu den weniger diffizilen Arbeiten in unserem Berufe. Mit einer gewissen Voreingenommenheit blicken sehr viele Angehörige anderer Spezialitäten nach dem Kollegen, der in der Geschirrsattlerei hängen geblieben ist. Der allergrösste Teil aller im Sattlerberuf beschäftigten Personen ist zwar aus dieser Branche hervorgegangen. In früheren Zeiten kam dies daher, weil die Geschirrsattlerei den Hauptzweig innerhalb des Berufes bildete. Und gegenwärtig, allwo verschiedene andere Branchen dieselbe an Umfang und Ausdehnung bei weitem überholt haben, stellt trotzdem immer noch die Geschirrsattlerei den stärksten Zuwachs. Und dies aus dem Grunde, weil diese Branche fast noch die einzige ist, die handwerksmässig betrieben wird. Man findet hier nicht die ganze Fabrikation in einigen grösseren Betrieben konzentriert, sondern sie erstreckt sich in vielen kleinen Werkstätten über das ganze Land. Und der Nachwuchs rekrutiert sich heute noch zumeist aus diesen kleinen Geschirrwerkstätten. Nun ist es wohl auch richtig, dass in dieser Branche sehr viel Elemente unterkommen, die sich tatsächlich an sauberes Arbeiten nicht gewöhnen können. Indessen ist es vollkommen verfehlt, wenn man deshalb die ganze Geschirrsattlerei als



untergeordnet betrachten wollte. Die Arbeit erfordert bei gediegener Ausführung genau dieselbe Intelligenz und Geschicklichkeit wie jede andere Spezialität. Wenn aber trotzdem zum grossen Teil recht oberflächlich gearbeitet wird, so hat dies seinen Grund darin, weil diese Geschirre nur in den seltensten Fällen als Zierstück gelten. Während das Luxusgeschirr oder der Reitzaum in hervorragendem Masse das Aussehen des Pferdes heben, gilt es bei einem Arbeitsgeschirr in erster Linie zu beachten, dass die Konstruktion und Zusammenstellung dermassen ist, dass dem Pferd ein bequemes, ungehindertes Arbeiten ermöglicht wird. In der Geschirrsattlerei hat man, genau so wie in jeder anderen Branche, nur vereinzelt wirklich tüchtige Fachleute. Also Leute, die es verstehen, für jedes Pferd und für jeden speziellen Zweck genau passendes, gediegenes Geschirr, vereinigt mit Geschmack, Akkuratess und Sauberkeit, herzustellen. Es wird auch viel zu viel schablonenhaft gearbeitet, und daraus resultieren dann die vielen Druckstellen, die man antrifft, und die Polster und Abfütterungen, die man als Abhilfemittel dann anwendet. Namentlich im Kumbau ist die Fachkenntnis und Durchbildung noch lange nicht auf der Höhe. Es werden ja sehr viel Kume gemacht, beinahe in jedem grösseren Dorf ist ein, wenn nicht mehrere Sattler, die sich damit abquälen. Die richtigen Kummacher dagegen sind nur spärlich zu finden. Wie wenig Verständnis unter den Sattlern in dieser Beziehung anzutreffen ist, zeigt sich besonders beim Massnehmen zum Geschirr. Bei den Kumen begnügt man sich in der Regel damit, die Länge und Breite des alten festzustellen. Ganz ohne Rücksicht darauf, dass ein altes ausgezogenes Kumt immer eine ganz andere Fassung hat, als man dem neuen geben kann. Von der Verschiedenartigkeit der Kumillage wird höchst selten Notiz genommen. So braucht ein Pferd die Zuglage höher als das andere oder es treten Symptome in der Stellung des Pferdes beim Ziehen auf, die zu beachten sind. Kurzum, wenn ein Kumt dermassen gebaut sein soll, dass das Pferd beim Ziehen seine ganze Kraft entfalten kann, so muss das Individuelle bei jedem Pferde beachtet werden. Auch bei der übrigen Beschirung dürfte im allgemeinen

mehr Sorgfalt verlaggt werden, als es üblich ist. Die Länge der Ziehblätter, die Aufhahlevorrichtung, die Anwendung des Schwanzriemens u. dgl. sind alles Punkte, die bei den meisten Fuhrgeschirren zu kritisieren Anlass geben. Die Ziehblätter findet man sehr oft, wenn das Pferd im Wagen geht, im Verhältnis zur Deichsel viel zu lang gestellt, so dass, wenn die Anhahlevorrichtung in Funktion tritt, dem Pferde das Kumt fast über den Kopf gezogen wird. Vielfach fehlt auch noch der Schwanzriemen, so dass das Kumt unaufhörlich hin- und herschleudert. Dieser Zustand muss natürlich auf das Pferd äusserst ermüdend wirken, ganz abgesehen davon, dass die Möglichkeit von Druckstellen dadurch sehr gefördert wird.

Das in der Abbildung vorgeführte Geschirr stellt ein Arbeitskumtgeschirr leichtester Art dar. Wir finden die Verwendung desselben in dieser Ausführung und Zusammenstellung im ganzen schlesischen Flachlande, im angrenzenden Sachsen, Brandenburg, teilweise auch in Thüringen und Hannover. Der Kumlleib ist hier ganz von Rindvachette, bei billigeren Qualitäten von Rossleder. Auf der äusseren Seite ist ein besonderer Keil eingesetzt, welcher zur besseren Haltbarkeit mit Leinwand gefüllt ist. Sämtliche Nähte am Kumt, soweit sie frei liegen, sind mit Ködereinlage versehen. Zum Schutze gegen die Bügel und Ziehblätterkappen ist noch ein besonderer Strangfleck untergelegt. Die Hölzer sind zweiteilig, in der Mitte durch einen kräftigen Unterriemen zusammengehalten. Es ist in dem Entwurf auch ein besonderes Unterkumt oder Kissen vorgesehen. Jedoch ist dies nicht absolut notwendig. Sofern das Kumt richtig passend gearbeitet ist, kann auch ohne Kissen gefahren werden. Das Kissen macht eigentlich das Geschirr nur schwerfällig. Wir finden deshalb auch verschiedene Gegenden, wo man auch im Arbeitsgeschirr ein Kissen nicht kennt. Die übrige Beschirung ist in gleicher Weise wie das Kumt einfach und leicht gehalten. Als Schwanzriemen ist ein einfacher Riemen mit angesezierter Pausche verwendet. Die Strupfe geht durch eine auf den Rückgurt aufgesetzte Schlaufe und wird in die am Kumt befindliche Schnalle befestigt. Als Gebissart ist die gewöhnliche Ringtrense vorgesehen, die ebenfalls für das Pferd leicht tragbar und wenig ermüdend ist. Die auf das Kopfstück aufgezogene Metallrosette gilt lediglich zur Verschönerung.

Z.

Die Entstehung der Wagensattlerei.

II. (Nachdruck verboten.)

Nach meiner Voraussetzung hätte ich festzulegen, dass die geradlinige Abheftung der versetzten Sticheanordnung vorausging, da das Einfache ja immer das Nächstliegende ist.

Aber ehe die damalige Kollegenschaft zur regelrechten Abheftung schreift konnte, musste ja erst die Matratze gefunden, bzw. die Macharbeit ausprobiert werden, die das Abheften, das sich als notwendig erwies, zulies.

Man nahm, wie wir es heute noch tun, ein Stück Grundleinen, darauf reichte man ringsum den Stoff, füllte den Matratzensack aus und versah, um das Herunterrutschen der Polstermassen verhütet zu wissen, das primitive Garnierungsstück mit einigen Abheftern.

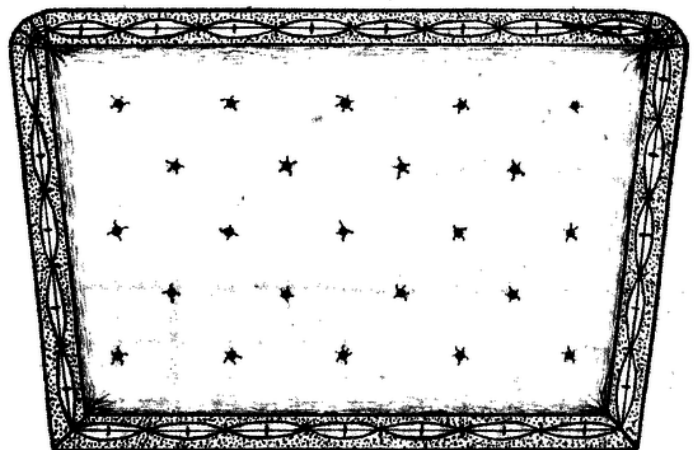


Fig. 3

Nicht unmöglich ist es, dass unsere Altvordern diese Arbeit auch schon auf dem Rahmen ausführten, da gewisse Zweckmässigkeitsgründe ganz ernstlich dafür sprechen.

Hieraus ist ersichtlich, dass die Matratze genau auf den Grundlagen der Kissenherstellung fusst, nur dass ich hierbei nicht auf die Kombinationsgabe angewiesen bin, sondern dass ich bloss in dem Wust meiner wagensattlereibezüglichen Rückerinnerungen heranzukramen brauche, um diese Matratze vor dem geistigen Auge auflieben zu sehen.

In den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts waren diese Matratzen noch an der Tagesordnung, und erst von dieser Zeit an kam eine Neugarnierung langsam in Fluss.

Auf dieser einfachen Grundlage weiterbauend, legte man um den gereihten Stoff einen Bortenkranz, der das Polster ganz würdevoll umrahmte.

Indem ich von der Abbildung des einfachen Matratzensackes Abstand nehme, gebe ich unter Figur 3 die mit dem Bortenkranz geschmückte und dadurch verschönerte Art wieder, die ganz schön wirkte. Absichtlich spreche ich mit Satzschluss von der Vergangenheit, da sie heute doch nicht mehr so gefällig wie zu damaliger Zeit erscheinen würde.

Die Verfertigungsart der im Aussehen verbesserten Matratze ist einfach. Ein Stück starkes Pappwerk wurde auf den Rahmen gebracht, die Grössenmasse aufgezeichnet, sowie die Bortengrenze markiert. Nachdem der Stoff darübergezogen und ausgefüllt war, wurde der vorher genähte und steif gekleisterte Bortenkranz darübergeheftet und durchgesteppt. Mit dem

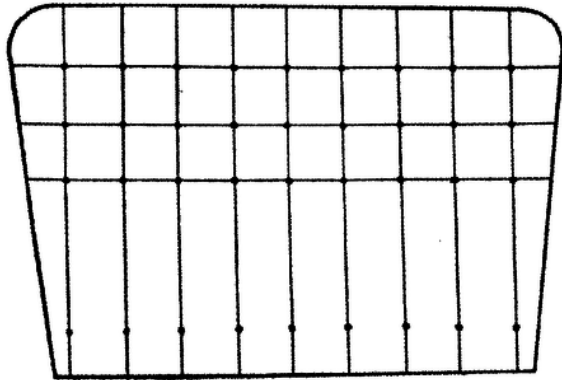


Fig. 4

Einziehen einiger Abhefter war die Matratze fertig, die nunmehr an den Ort ihrer Bestimmung gebracht werden konnte.

Da die Wagen weiterhin konstruktiv verbessert wurden, sahen sich die Wagensattler genötigt, ihre Kunst dem jeweiligen Erfordernis anzupassen. Die hinteren Sitze wiesen bald muldenförmige Ausbuchtungen auf, die dem Zwecke dienten, irgendwelche Gegenstände unterzubringen. Da nun dieser Aufbewahrungsraum hinter der Matratze lag, musste man auch Vorsorge treffen, dahin gelangen zu können, weshalb man dazu überging, die Matratzen auf schmale Rahmen zu garnieren, die in der Mitte umklappbar waren, so dass man mühelos in den rund ausgebauten Raum gelangen konnte. Wie die Zeit vorschritt, so war auch die Wagensattlerei bemüht, eine schnellere Gangart in ihrer Entwicklungsgeschichte anzunehmen, welche sich in vielen Neuschöpfungen ausserte. Bequemlichkeit bot die vorgeschilderte Matratze doch nicht in dem Masse, wie es schliesslich im Interesse der fahrenden Menschheit hätte liegen sollen: Das Benützen der Polstersitze ermüdete, ward auf die Dauer lästig, weil die Formen nicht dem anatomischen Bau unseres Rückens angepasst waren. Aber sobald man die Ursachen des Unbequemen, des Ermüdens gefunden und erkannt hatte, schritt man zur Abstellung der Mängel, indem man Matratzen schuf, die sich dem Rücken anschmiegen; der Matratzenbauch, den wir heute noch haben, und der nie mehr verschwinden wird, er wurde geboren. Der Matratzenbauch ist bekanntlich dazu berufen, unsere Kreuzhohle auszufüllen, so dass der Rücken insgesamt eine Anlehnung hat. Welchen Wert dieses Entgegenkommen auf die Rückenform hat, dürfte wohl allgemein bekannt sein, bezeugt man es heute doch sogar unseren Kindern, indem man ihnen rückengeformte Schulbänke bietet, um die lieben Kleinen vor gar zu schneller Ermüdung und -- last not least -- vor Wirbelsäulenverkrümmung geschützt zu wissen.

Durch die Schaffung des Bauches ward die Matratzenverfertigung auf ganz andere Bahnen gedrängt; man kam zur regelrechten Abzeichnung und zu den Zugaben für den Stoff.

Die Matratze, in regelrecht abgehefteter Art, die sich in meinen jungen Jahren recht breit machte, ist die Figur 4.

Man sieht zwei volle Karoreihen und nach oben einen im gleichen Masse sich angliedernden Kopf. Nach unten folgte der Bauch, der recht herausgezängt erschien.

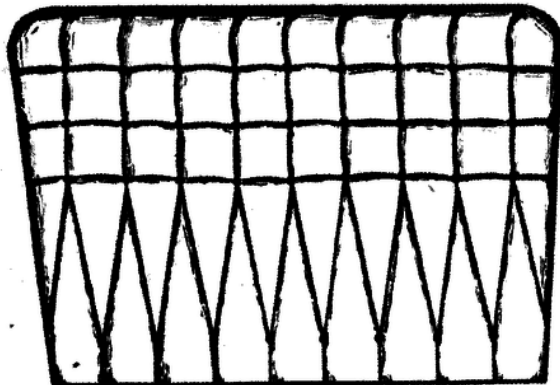


Fig. 5

Das auf dem Rahmen befindliche Pappwerk wurde abgezeichnet, und es nahm den grösseren Teil, auf die Höhe gedacht, der Bauch ein. Plüsch und Coteline waren die zur Zeit gebräuchlichsten Ausschlagstoffe. Als Zugabe für die einzelnen Karos in Höhe und Breite berechnete man 1 1/4 Zoll rheinisch; der Bauch erhielt 1/2 Zoll zum Zupolstern oben und seitlich 3 bis 4 Zoll. Untenher rechnete man noch mit einer Fälschung, die 2 3/4 Zoll in Höhe betrug.

Die Matratze wurde, im Gegensatz zu heute, wo alles gelegt wird, gefüllt. Mit dem Bauch wurde begonnen. Dieser musste auf dem Leinen, das sich im Rahmen befand, in Fassung gearbeitet werden.

Dies geschah immer ziemlich hoch, so dass der Stoff mit aller Gewalt darübergezogen werden musste.

Dies gewaltsame Darüberspannen hatte zur Folge, dass sich die Bauchfalten wunderbar hübsch exakt legten und der Bauch nach Unterschiebung von Rosshaaren recht schwellend und gefällig erschien. Und es sah eine solche fertige Karomatratze gar nicht so übel aus, zumal man die Coteline recht gut verarbeiten und in Falten zu legen vermochte. Der rote Plüsch

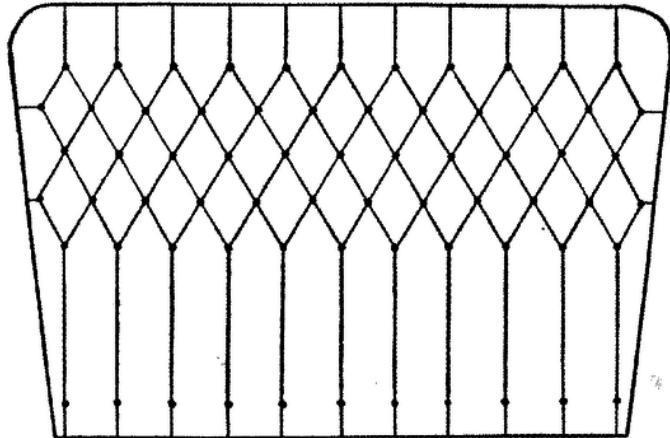


Fig. 6

wurde dazumal auch viel verwandt; seine Vorzüge lagen in längerer Haltbarkeit und schönerem Aussehen. Ganz von der Bildfläche verschwunden ist dies letztgenannte Ausschlagmaterial übrigens heute noch nicht.

Die Karomatratze, die sich soweit gut bewährte, blieb vorläufig bestehen; doch unterliess man es nicht, auf Andersmachung zu spekulieren.

Der Bauch erschien veränderungsfähig: Die Karomatratze mit Spitzbauch feierte ihre Auferstehung. (Figur 5.)

Diese fand viele Freunde und Anhänger und wurde in dem Jahrzehnt 1885 bis 1895 viel hergestellt.

War für den Bauch die versetzte Stichreihe gegeben, so fand man diese auch allgemein übertragen vor; die Pfeifenmatratze spielte ihren Triumph aus. Wann sie zuerst aufkam, weiss ich nicht; sie war in den 80er Jahren allüberall eingeführt und genoss grosse Popularität. Mit Figur 6 gebe ich



Fig. 7

diese Matratze bildlich wieder, die von vielen Kollegen als alter Bekannter begrüsst werden wird. Wie schon aus den Abbildungen 4 und 5 hervorgeht, gefiel man sich darin, soviel Knöpfe als nur irgend angängig der Matratze aufzuzwängen. Mit der Anzahl kleiner Pfeifen konnte man sich gar nicht genug tun; sie fielen oft so klein aus, nur um im Wagen hundert solcher Dinger zu sehen, um die Schönheit des Ausschlages gesteigert zu wissen.

Hauptsächlich in der Berline und im darauffolgenden Coupé, dem schönsten und elegantesten Wagen der alten Schule, machten sich die Pfeifen höllisch breit, da ausser der Rückenmatratze auch die Seitenwände, die obere Rückwand, sogar der „liebe Himmel“ mit diesen Vogelchen bedacht und bepflanzt wurden. Es war die reine Abheftwut, die reine Abheftepidemie über die Wagensattlerei gekommen, die auch nicht sobald einzudämmen war. Da den damaligen Sattlern die Matratzen und Seiten-

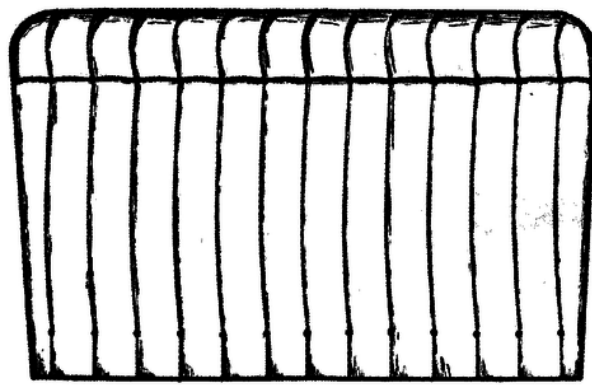


Fig. 8

teile pfeifen ausgerüstet als nicht weit genug gehend erschienen, so wurden Sitz- und Türklappen, Säulen, Pilaster und Armlehnen damit bedacht, so dass alles, alles einheitlich ausschaute. Auf Armlehnen und Pilaster übertrug man ja die Form der Pfeife nicht, da diese Teile dazu zu schmal waren; man heftete diese dieserhalb ab und legte gerade Falten. Aber auch schräg wurden die Falten gelegt, und diese Anordnung fand bei Pilastern, Säulen und Sitzschienen Verwendung. Diese Garnierungsstreifen wurden mit dem Ausdruck Froschschnauze bezeichnet. Figur 7 ist ein Stück solcher Frosch-

schnauze aus den 80er Jahren, die heute gänzlich ungeniessbar geworden ist. Mir stehen die Ausschläge dieser Gattung noch lebhaft in Erinnerung, und ich will und muss befrworten, dass ein solcher Wagen innen ganz schön ausschaute. Die Matratze, die mit einem Bauch ausgerüstet war, hatte zur Unterstützung desselben unter sich eine kräftige Federreihe und dieser schlossen sich mehrere Reihen nach oben weisend zur Vervollständigung an. Der weiteren Bequemlichkeit wurden auch weitere Garantien geboten: Armlehnen und Armschlingen führten sich ein und behaupten, wie wir ja alle wissen, auch heute noch das Feld. Zwar ist die eigentliche Armlehne verschwunden, doch ist die Seitenteilwulst das reguläre Ersatz-äquivalent.

Taschen spielten eine grosse Rolle: meist fielen sie recht gross aus, so dass sie klobig wirkten; doch die Formen, die Grössenverhältnisse milderten die Zeit.

Sitzklappen wurden auch überall hingebretzelt: sie waren oft genug mit 4 bis 6 Falten ausgestattet und mit einer Borte umsäumt. Pappwerk war für sie der Untergrund, auf welchem sie gearbeitet wurden.

An Ausstattung wurde dazumal recht viel geboten, wenngleich es auch mit heute nicht recht vergleichbar ist. Aber es fehlte an nichts: Toilettenkästen, Zigarren- bzw. Aschenbecher, Schirmhalter, Gewehrhalter usw., alles das gab es, wenn auch nicht so luxuriös. Man sieht, die neue Schule hat uns nichts Neues geschenkt; im Gegenteil: sie hat manches gestrichen, was einst als dazugehörig galt.

Dazu rechne ich die C- und Druckfedern, die viel an herrschaftlichen Wagen vorzufinden waren. Es sind dies Federn, über die breit genähte Riemen gelegt und befestigt waren, die über die Stahlfedern hinausgingen. In diesen Riemen hing der eigentliche Wagenkasten. Durch diese Art der Wagenkastenbefestigung war dem Kasten an und für sich eine schaukelnde Bewegung verliehen, die für die Insassen nur angenehm wirken konnte.

Die C- und Druckfedern sind heute noch an Gala- und Hochzeitswagen zu schauen; sie kamen in Verruf, weil der Wagenkasten doch zuviel vibrierte, eventuell auf den Langbaum aufschlug und so recht kostspielig durch das Nachspannen der Riemen und die Reparaturen wurden.

Aber damals wurden sie viel angefertigt; die Lederriemen wurden obenher mit einer Lacklederauflage bedacht und sorgfältig mit der Hand genäht, was Zeit erforderte. Die Kategorie der besonders luxuriös ausgestatteten Wagen hatte für die Sattler noch eine besondere Arbeitsleistung in petto: die kunstvoll gestaltete Bockdecke, die einige Tage Arbeit für ihre Herstellung beanspruchte.

Trotzdem die Umsatzhöhe von heute, wenn man auf das Auto blickt, zur damaligen Zeit in strengem Gegensatz steht, ist unsere heutige Arbeitsleistung, will sagen unsere Arbeitsmenge, gar nicht allzusehr bereichert worden, denn obwohl der weitaus höhere Umsatz zugestanden sein soll (Sollte man auch nicht! D. Red.), so war das Arbeiten einst legerer, gemüthlicher, zeitbeanspruchender, und es fordert der hässliche Moloch Akkord, den die Zeit heraufbeschwor, doch ganz andere Arbeitsmengen.

Doch kehren wir wieder zu den Matratzenformen zurück. Habe ich in Figur 6 drei volle Pfeifen wiedergegeben, so spiegeln sie ja nur das ungefähre Abheftungsprinzip wider, was zu dieser Zeit auf der Tagesordnung stand, denn 4 bis 5 Reihen solcher Pfeifen waren keine Seltenheit.

Wie schon gesagt wurden alle Matratzen gefüllt, gefüllt mit kleinen und grösseren hölzernen Füllstöcken, wie sie einst im Gebrauch waren. Durch die Kleinheit der Pfeifen und durch das Ausfüllen wurden die Matratzen auffallend hart, wurden und waren knotig, wenn sie von einer weniger geschickten Hand hergestellt waren.

Dieser Uebelstand drängte zur Abhilfe. Die Rückenmatratze schön weich erstehen zu sehen, war nunmehr die Losung. Von der versetzten Sticheanordnung abgehend, schuf man eine Matratze mit zwei Reihen Stichen (Figur 8), die durch einen kolossal hohen Bauch das zu bringen versuchte, was man erstrebte: weiches Sichgehen.

Was diese versprach, konnte sie erfüllen; dank des immensen Bauches waren bei reichlicher Stoffzugabe tüchtig Polstermassen unterzubringen, so dass die Weichheit gewissermassen garantiert war. Der Bauch wurde auf dem Leinen fassoniert und ebenso die oben sichtbare Kopfswulst. Die Zugabe erstreckte sich für den Bauch auf 4 Zentimeter; auf die Breite gab man 3 Zentimeter zu. Bei der Kopfzugabe durfte man nicht geizen, da an dieser Stelle sich viel Stoff als notwendig erwies. 10 bis 12 Zentimeter reichten jedoch.

Wenn man die obere Stichreihe abheftete, so bellens man den Faden an den einzelnen Knopfstellen daran und ging beim Einnageln der Matratze mit den einzelnen Fäden hinter der Kopfswulst nach oben, wobei man unter tüchtigem Anziehen diese nagehend befestigte. Dadurch wurden die oberen Knöpfe gewissermassen stärker versenkt, was den Bauch, resp. seine Form, nicht unwesentlich hob und so zur Gefälligkeit dieser Matratzenart beitrug.

Diese Matratzen wurden vorwiegend in Tuch ausgeführt; um, das Durchreißen der Knöpfe zu unterbinden, wurde mit Nessel unterschlagen. Tuch ist ja heute noch das universelle Ausschlagmaterial, das bei geschlossenen Wagen viel verwendet wird. Fatme.

Aus der Lederwarenbranche.

Die Herstellung von Lederschnittarbeiten. Eine neue Methode zur Anfertigung von Lederarbeiten, welche die Mode zurzeit wieder begünstigt, gestattet bei geringsten Schwierigkeiten in der Ausführung die Erlangung wirklich künstlerischer Wirkungen nach Art der Repoussé-Arbeiten, die im Detail aber noch feiner sind als diese. Ein besonderer Vorzug der Methode ist der, dass keine allzu grossen technischen Kenntnisse erforderlich sind, während sich bei der Herstellung von Repoussé-Arbeiten viel mehr Schwierigkeiten ergeben. Es handelt sich hier um eine Arbeitsweise, die sich eng an die der Mexikaner anlehnt und mit Lederschnittarbeit kombiniert ist. Der Herstellungsprozess der mexikanischen Arbeiten besteht in dem einfachen Niederdrücken des Leders rund um ein aufgezeichnetes Dessin, wodurch sich das letztere hervorhebt. Die Ausführung ist ebenso einfach wie die Anwendung praktisch, denn man kann derartige Arbeiten, sobald nur das Leder stark genug ist, sowohl vor als nach Fertigstellung des betreffenden Artikels ausführen.

Nach der neuen Kombinationsmethode verfährt man, wie folgt: Man nimmt ein Stück kräftiges Leder -- Vachetteleder ist das beste -- und befeuchtet es leicht. Sodann überträgt man das Muster mittels Pauspapiers und eines Achatsstifts auf das feuchte Leder und schneidet die Auslinien mit dem Messer ein, indem man bis zu einem Drittel oder der Hälfte der Dicke des Leders durchdringt, je nach dem beabsichtigten Effekt. Das Messer muss stets gerade gehalten und aufwärts geführt werden; man beginnt die Arbeit von unten und hält gleichmässige Tiele des Schnittes ein, wobei ein Anhalten in der Mitte der Linie zu vermeiden ist, denn man sieht an der fertigen Arbeit die Stellen, an welchen das Messer ab- und angesetzt wurde. Beim Schneiden von Kurven und Winkeln lasse man dort, wo die Linien zusammenstossen, etwa einen halben Millimeter ungeschritten, um zu vermeiden, dass sich das Leder an diesen Stellen des Dessins aufricht.

Nach Vollendung des Schnittes befeuchtet man das Leder wieder und verbreitert beide Seiten der Einschnitte mit dem Traciersichel und glättet die Ecken mit dem Modelliermesser. Beim Glätten des Randes an der Seite des Musters hält man das Werkzeug vertikal, damit das Dessin hervortritt, den Rand des Leders aber, das den Hintergrund bildet, drückt man kräftig zurück. Dieser Druck muss nicht allein an den Rändern, sondern auf alle Teile des Hintergrundes ausgeübt werden, um Furchen in der Nähe des Musters zu vermeiden. Hierzu ist ein besonderes Werkzeug nötig. Dieser Prozess muss mehrere Male wiederholt werden, um dem Muster das höchstmögliche Relief zu geben. Während man diese Arbeit ausführt, feuchtet man das Leder von Zeit zu Zeit an, achte aber darauf, dass es nicht zu nass wird. Ist das Glätten des Hintergrundes vollendet, so beginnt man mit Ausarbeitung der Details, wie Adern des Blattwerks und dem Modellieren. Die Adern zieht man mit dem Modelliersichel, den man leicht auf eine Seite geneigt hält, aber ziemlich kräftig in das Leder presst. Das Modellieren geschieht dagegen mit der Spitze des Werkzeuges, wobei man nur sehr leichten Druck anwenden darf. Die Modellierarbeit muss trotzdem gut betont sein, um die Illusion von Repoussé-Arbeit hervorzurufen. Beim Glätten des Leders darf niemals zu viel Kraft aufgewendet werden, sondern der Prozess muss nach und nach vor sich gehen, sonst wird das Leder verdorben, und wenn es seine Schmiegbarkeit einmal verloren hat, so ist es unmöglich, es in die gewünschte Form zu bringen. Es kommt häufig vor, dass dem Leder die Biegsamkeit an einigen Stellen fehlt und das Werkzeug nur eine schwache Spur hinterlässt. Daran störe man sich nicht, sondern höre an dieser Stelle auf zu arbeiten und beginne dort erst wieder, nachdem das Leder zum nächsten Male angefeuchtet ist. — Um gute Resultate zu erzielen, ist dreierlei unerlässlich: ein sicherer Geschmack als Leiter bei der Auswahl der Muster, grosse Geduld und sehr viel Ausdauer.

Das Leder muss stets flach auf einer dicken Glasplatte befestigt werden, und das Dessin wird einzig herausgearbeitet durch Glätten des Hintergrundes. Paste oder Wachs darf niemals auf der rauhen (der Fleischseite) Seite des Leders angewendet werden, um das gewünschte Relief zu erzielen.

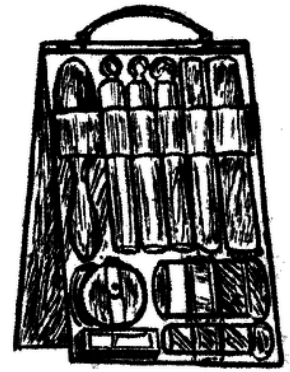
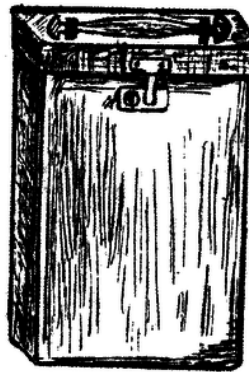
Zuletzt lasse man das Leder einige Tage trocknen, wobei der Hintergrund durch den Glättprozess eine dunklere Farbe annimmt. Ehe dies geschieht, kann man den Hintergrund noch mit der Pinze niederschlagen, wodurch das Dessin noch stärker hervortritt. Man kann die Wirkung der Arbeit auch noch dadurch erhöhen, dass man dem Hintergrund eine abstechende Farbe gibt, sei es durch Pyrogravure, Vergoldung usw.

Mustervorlagen versendet die Académie d'Arts Décoratifs de Paris in Paris, die Instrumente sind von Lefrance u. Cie., Paris, erhältlich. („Luxus und Bedarf“.)

Ein Steller-Necessaire mit Etui. Die hochstehende Form gibt dem Steller ein gefälligeres Aussehen, als die querstehende.

Der Steller enthält auf der Vorderseite Kleider-, Hut- und Kopfbürste; ferner 2 Flakons, 1 Zahnbürstenglas, 1 Rasierpinsel- oder Nagelbürstenglas, eine Zahnpulverdose und ein kleines Kästchen.

Auf der Rückseite bringt man einen Spiegel, Kamm, ein Tablett mit Instrumenten für Nagelpflege und eventuell ein oder zwei Rasiermesser an. Sämtliche Gegenstände werden mittels Riemen gehalten. Oben am Steller befindet sich ein Griff zum Herausheben.



Das Etui kann entweder nur aus festem Leder, Rindleder usw., genäht oder aus Pappe kaschirt und dann mit Leder bezogen werden. Der Deckel ist an der hinteren Seite festgemacht. Oben ist ein flach liegender Griff angebracht zum Tragen des Ganzen. Man kann auch an den Seiten und unten je eine Schlaufe anbringen, einen längeren Riemen mit Schnalle hindurchziehen, an dem man das Etui trägt. Es empfiehlt sich, ein gutes und solides Schloss zu verwenden. Ist das äussere Etui aus Pappe kaschirt, so ist es geboten, den letzten Schluss mit dünnem aber festem Stoff zu überkleben. H. W.

