

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuille-Zeitung

Nummer 18

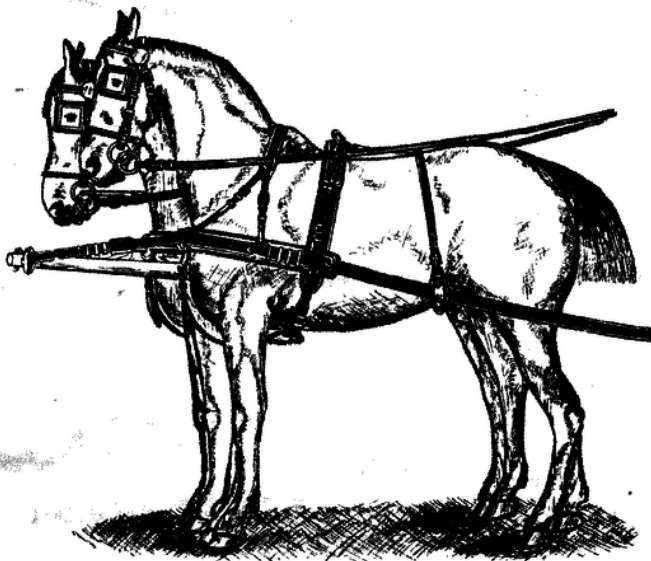
Erscheint alle 4 Wochen. Einsendungen für die Fachbeilage sind zu richten an P. Blum, Berlin SO. 16, Brückenstr. 10b

19. Dezember 1918

Inhalt: Zweispänner-Brustblattgeschirr. — Die Entstehung der Wagensattlerei. III. — Verschiedenes vom Krokodil. — Aus der Treibriemenbranche. Briefkasten der Redaktion. — Inhalts-Verzeichnis.

Zweispänner-Brustblattgeschirr.

Der Unterschied zwischen Kummetsgeschirren und Brustblattgeschirren besteht darin, dass zu letzteren an Stelle des Kummets das Brustblatt verwendet wird. Ausserdem kommt hier noch der Halsriemen dazu, im übrigen aber sind die Riementteile an beiden Geschirrrarten gleich. Das Brustblatt stellt im allgemeinen eine leichtere Beschirrung dar, weshalb es namentlich für Luxuszwecke gern bevorzugt wird. Es kommt noch hinzu, dass die Brustblätter fast jedem Pferde passen. Dadurch fallen die Schwierigkeiten fort, welche sich bei Kummetsgeschirren fast bei jedem Pferdewechsel einstellen. Ein weiterer Vorteil, welchen die Verwendung von Brustblattgeschirren mit sich bringt, ist, dass bei denselben die Zugrichtung eine mehr horizontale ist, ein Umstand, durch welchen die Zugleistung recht günstig beeinflusst wird. Daneben lassen sich aber auch wiederum Fälle anführen, welche der Kummetsbeschirrung den Vorzug geben. So ist z. B. zweifellos, dass das Pferd im Kummets eine weit höhere Kraftleistung entwickeln kann. Die Lage und Form des Kummets bietet eine weit grössere



Anlagefläche. Und wenn dasselbe richtig sitzt und auch die übrige Beschirrung zweckmässig eingerichtet ist, so kann das Pferd im schweren Zug seine ganze verfügbare Kraft entfalten. Deshalb finden wir auch im schweren Fuhrwerk, und namentlich im bergigen, ungunstigen Gelände fast ausnahmslos die Kummetsbeschirrung. Ein besonderer Umstand, der für die Verwendung des Kummets in bergigen Gegenden spricht, ist darin zu suchen, dass bei denselben dem Pferde die Möglichkeit gegeben ist, während des Ziehens den Kopf nach unten zu strecken. Die Zugleistung des Pferdes wird durch diese Körperstellung beim Bergauffahren beträchtlich erhöht. Im Brustblatt dagegen dürfte es leicht vorkommen, dass im schweren Zuge die Atmungstätigkeit behindert wird. Dieser Uebelstand wird namentlich dann begünstigt, wenn das Pferd das Bedürfnis hat, zur besseren Ausnutzung seiner Zugkraft mit der Vorderhand tief zu gehen und dabei den Kopf nach unten zu senken. Diese Umstände führen eben dazu, dass man im Lastfuhrwerk und im schwer zu bearbeitenden Gelände die Kummetsbeschirrung vorzieht. In flachen Gegenden hinwieder, wo keine solchen hohen Anforderungen an die Zugleistung der Pferde gestellt werden, ist die Verwendung des Brustblattes allgemein.

In der beistehenden Abbildung finden wir ein Zweispännerbrustblatt im Luxusfuhrwerk. Wenn ein Luxusgespann überhaupt einen imponierenden Eindruck machen soll, so müssen alle Faktoren, welche hierbei in Betracht kommen, in günstiger Weise zusammenwirken. Nur wenn Equipage, Pferde und Beschirrung in gutem Zustande und in übereinstimmender Ausführung miteinander sind, dann kann es als ein wirkliches Luxusfuhrwerk, als etwas Vollkommenes gelten. Bei der Beschirrung gilt es vor allem, auf elegante Schnittformen zu achten und die Stellung der einzelnen Riementteile dermassen zu ordnen, dass sie den praktischen Bedürfnissen in jeder Weise entsprechen und gleichzeitig auch zur Verschönerung des Ganzen beitragen. Genau zu beachten ist die Anbringung der Ziernähte, die Form und Stellung der Schlaufen, der Zuschnitt der Lacklederteile, das Verputzen der Kanten usw. Wenn man so bis ins kleinste Detail die peinlichste Akkuratess anwendet, so wird das fertige

Geschirr seiner Bestimmung entsprechen und die an ihm geleistete Arbeit die Anerkennung aller Fachleute finden.

Die Konstruktion der Brustblätter ist nicht einheitlich. Die Unterlage zu denselben kann von doppelt zusammengelegtem Rindleder gemacht werden. Oder man verwendet Vachette mit Filzeinlage. Das erstere ist auf alle Fälle stabiler und dauerhafter, und ist diese Methode auch für beistehende Abbildung gedacht. Es muss zu dieser Unterlage möglichst gleichmässig starkes Leder ausgesucht werden. Am besten ist es wohl, wenn man dazu speziell hergerichtete Brustblattleder verwendet. Die Stellung dieser Häute ist vollkommen gleichmässig, und wird man aus denselben die Brustblätter nach der Breite schneiden. Da es sich jedoch nicht recht lohnen wird, besondere Häute für Brustblattunterlagen anzuschaffen, so wird man in den meisten Fällen eben zu gewöhnlichem Geschirrlleder seine Zuflucht nehmen. Man sucht dann eben ein paar recht gleichmässige Hälften aus, schneidet von der Mitte ein paar Längen für Stränge oder Zügel und nimmt dann, wo es nicht mehr allzu stark ist, die Brustblattunterlagen. Das Zusammenlegen derselben geschieht dermassen, dass die untere Seite um einen Zentimeter über die obere vorsteht. Um ein gleichmässiges Umlegen zu ermöglichen, muss man den Bruch von der Unterseite etwas ausblasen. Beim Nähen des Belages wird alsdann die Unterlage aufgeschlagen, so dass die untere Naht in die Mitte kommt. Beim Nähen ist es ferner von Bedeutung, dass man einen gewölbten Nähkloben verwendet, damit man die Form schon in das Brustblatt hineinmählt, die es später im Gebrauch haben muss. Die Brustlinge beim Zweispänner müssen 5 Zentimeter von der Mitte nach innen gesetzt werden, da anderenfalls bei jedem Anhalten das Brustblatt immer nach der Seite gezogen würde. Der angebrachte Halsriemen soll bewirken, dass sich das Brustblatt in seiner richtigen Lage hält. Der vordere Gürtel geht hier durch den Brustring. Diese Methode ist wohl nicht allgemein üblich, in praktischer Beziehung aber jedenfalls akzeptabel. Denn dadurch wird das Brustblatt in der Mitte in die Höhe gehalten und gleichzeitig wirkt derselbe auf die Aufhaltevorrückung mit. Die Kammedeckel sind mit langen Seitentaschen und doppelten Ziernähten versehen. In der Bezäumung ist auf die Aufsatzzügel verzichtet. Das Fehlen derselben beeinträchtigt das Aussehen des ganzen Gespannes in keiner Weise, und sofern die Kopfstellung des Pferdes ohne den Aufsatzzügel einwandfrei ist, so kann man auf dieses Zwangsmittel auch billig verzichten. Als Gebissart ist die Doppelringtrense vorgesehen, die jederzeit elegant und vorteilhaft wirkt. Das letztere gilt auch für dazu genommene Ganzwienerleinie. Dieselbe ist bei besseren Luxusgeschirren allgemein üblich und kann auch als die praktischste und vollkommenste aller Leinenarten genannt werden. Z.

Die Entstehung der Wagensattlerei.

III. (Nachdruck verboten.)

Neben der zweistichreihigen Kopfnatratze paradierte gleichzeitig die Matratze mit grossen Pfeifen, aueh Grosskaromatratze benannt, die mehr und mehr an Boden gewann.

Mit der Einführung dieser unter Figur 9 wiedergegebenen Garnierungsart wollte man das in weit grösserem Masse bieten, was man mit der Matratze (Fig. 8) anbahndend geboten hatte: mehr Weichheit und bequemeres Lehnen. Die Einführung der Grosskaromatratze war im Grunde genommen eine grosse Tat, die mit der üppig ins Kraut geschossenen Kleinabhefterei restlos aufräumte und reformierend in diesbezüglichem Sinne wirkte. Auch darf man getrost behaupten, dass mit diesem Zeitpunkt die Periode der gelegten Matratzen begann, was eben Weichheit und knotenfreies Sichgeben der Polster verbürgte. Es war Sitte, nicht mehr wie höchstens fünf solcher Karos der Matratze zuteil werden zu lassen.

Auf die Breite gab man 1¼ Zoll zu und auf die Höhe der Karos 1½ Zoll. Der Zuschlag wurde selbstredend reichlicher bedacht. Das Arbeitsmaterial hatte sich in der Zeitfolge auch geändert: waren es ursprünglich Plüsch und Coteline in Wolle und Seide, so erstand mit dem Wagentuch ein Rivale, der die vorerwähnten arg zurückzudrängen verstand und der heute noch den Vorrang hat.

Das Tuch ist ja besonders weich und recht angenehm zu besitzen; weiterhin hat es den Vorteil sehr guter Verarbeitbarkeit für uns, da sich die Falten ohne besondere Mühe leicht und schnell legen lassen. Aber einen Fehler wies es auf, den es gleich bei der Geburt mit zur Welt brachte: die Gefahr des Durchreisens der Knöpfe war und blieb gleich gross, was bei der Grosskaromatratze ganz besonders schwer ins Gewicht fällt.

Wenn sich die letzte Matratzenart auch eine ganze Zeit lang zu behaupten vermochte, kam sie doch bald in Verruf, was seine Begründung im Durchreisen und Loslösen der Abheftknöpfe fand. Zwar begegnete man diesem Missstand durch Unterschlagen des Tuches mit Nessel oder durch Unterkleben kleiner Stücken Klötzchen an den Abheftstellen; doch war die Wirkung der Federreihen auf die einzelnen Karos so gross, dass sich einzelne Knöpfe trotz aller Akkuratess und Gewissenhaftigkeit beim Arbeiten lösten. Durch diese Fatalität kam man ganz unwillkürlich auf den Urzustand der Matratzen garnierung zurück: man erschaute im Wagen keine Matratzen ähnelnden Rückenpolster, sondern sackartige, verwurstete Gebilde, die durch Löcher und Risswunden höchst schauerhaft aussahen!

Unästhetisch, liederlich schauten die Matratzen nach nur kurzem Gebrauche aus, und es war der Anblick für den solid schaffenden Sattler geradezu beleidigend, wenn er solch ein Arbeitsstück nach nur kurzer Gebrauchsnahme zu sehen, bzw. zur Reparatur bekam. Von einem Einziehen einzelner Knöpfe konnte niemals die Rede sein, denn es musste unwider-

rufflich zur Aufarbeitung geschritten werden. Man ward deshalb dieser Matratzenart bald überdrüssig, und die rastlos fortschreitende Zeit musste mit zwingender Logik etwas Neues bringen, um dem Verlangen zu entsprechen, wohl auch um der Konkurrenz die Spitze zu bieten und ihr den Vortritt abzugewinnen. Aber: woher nehmen und nicht stehlen? Und wie immer, wenn man vor lauter Modernität vollgepfropft und übersättigt ist, griff man auf das Alte auch in diesem Falle zurück und liess das alte glatte Wagenpolster in neuer Glorie erstehen. Zwar fehlte es anfänglich nicht an Zweiflern und Aengstlichen, die da meinten, dass der glatten Garnierung das Droschkenmässige allzusehr anhafte, so dass eine Uebermittlung in die luxuriösen Kutschwagen ausgeschlossen erscheine; aber man sah sich bald getäuscht: das glatte Polster hielt überall seinen Einzug.

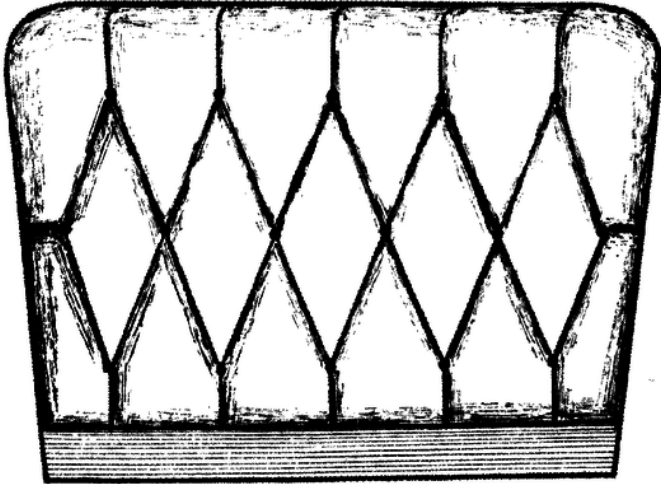


Fig. 9

Das ganz glatte Wagenpolster feierte seine Wiedergeburt! Die Einfachheit in höchster Potenz wurde als Ausstellungsarbeit präsentiert und fand nunmehr allseitige Nachahmung. Mit Figur 10 gebe ich einen glatten Coupéauschlag bildlich wieder und bemerke, dass die Armlehnen, die hier noch sichtbar, mehr und mehr schwanden und durch Wulste, die gleich am Taschenteil begannen, ersetzt wurden. Alle Abheftung ward verpönt, und selbst den Sitzklappen liessen gestrenge Harmoniehandwerker keinen Falteinschlag zukommen. Die Bortenklappen machte man in eckiger Form und die Borten selbst sowie die Schnüre bekamen keine Farbenabtönung, sondern wurden „uni“, d. h. einfach gefärbt.

Alles ist schön zu seiner Zeit, und es ist das glatte Wagenpolster praktisch und schön in jeder Hinsicht — wenn es glatt im Wagen sitzt, doch damit haperte es bei vielen gar mächtig, da die Rückenmatratze speziell sehr schwer glatt einzubekommen ist. Die glatte Garnierung, die

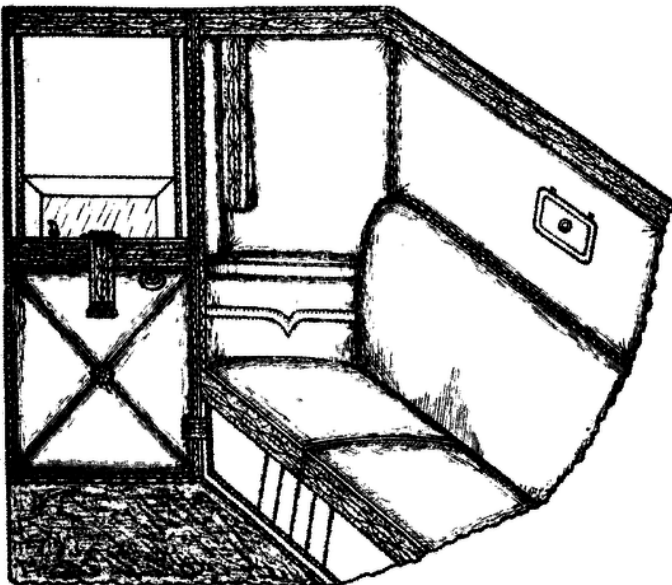


Fig. 10

auch heute noch existiert, richtig zu vollbringen, um das Wörtchen „glatt“ in die Wirklichkeit umgesetzt zu sehen, setzt mancherlei Erfahrung und Vorteil voraus, die man erst durch mehrmaliges Machen gewinnt.

Das Grundleinen der Rückenmatratze, aus gekleisterter Leinwand bestehend, wird der Grösse und Form entsprechend fassonierte und seitlich sowie oben eine Kante abgenäht. Darauf kommt die Nesselplüquierung, der Wattenlage und Tuch folgen.

Nur genaues Passen verbürgt einen glatten einwandfreien Sitz. Macht man die Matratzen zu klein, so wird man neben den Seitenteilen nach hinten schauen können, was unstatthaft ist. Macht man jedoch die Matratze nur eine Idee zu gross, so muss sie sich stauchen und wird Falten zeitigen,

die nicht so ohne weiteres wegzubringen sind. Aber auch beim präzisen Passen wirft sich das Tuch beim Einbringen sehr leicht und muss man durch flüchtiges seitliches Ausspannen nach oben hin dem Uebel zu steuern versuchen. Falten, die sich mehr unterhalb bemerkbar machen, sind zu bannen, wenn man die Fälschung in den Ecken etwas auftrennt, die Matratze mit einem zünftigen Kappnagel unter Zug auf die Eckschweller nagelt und die Nägel mit der Fälschung deckt. Auch die Sitzkissen, die möglichst niedrig zu halten sind, müssen genaues Passen verbürgen, da ein Sichtstauchen dieser unwiderruflich Falten heraufbeschwört.

Schon bei den ersten Regungen der glatten Wagenpolsterung trat das Auto scharf und schneidig in Erscheinung, und wir Wagensattler bezeugten dem über Leichen schreitenden Gewaltwesen unsere Sympathie, weil es uns Brot in Hülle und Fülle zu bringen versprach. Es ist ja nur logisch und selbstverständlich, dass man die Erfahrungen der alten Schule auch auf die neue mit übernahm und so fanden sich bei den ersten gebrauchsfähigen Automobilen Armlehnen, Seitenpolster und Matratzen mit versetzter Stichreihe vor.

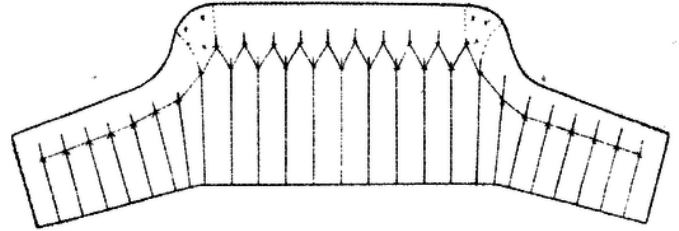


Fig. 11

Die ersten Automobilgarnierungen schlossen sich, wie soeben wahrgenommen, an die alten Wagenpolster an und fussten mit ihren Grundprinzipien dauernd auf überliefertem Schema, gingen jedoch in der Zeitfolge, wie man es nicht anders erwarten konnte, auf eigenen Wegen, da die Technik nunmehr grössere Raumverhältnisse schuf, mit welchen gerechnet werden musste. Ganz trenn vermochte man der verlassenen Wagenbauperiode auch beim besten Willen nicht zu bleiben, da ein neues Ausschlagmaterial, das Autoausschlagleder, ganz andere Massnahmen gebot.

Gewiss, Leder hatte man bei der früheren Epoche auch schon gekannt und zu Polsterzwecken verarbeitet: das Ziegenleder (Saffian), das weich und haltbar war, hier aber bei den grosszügigen Arbeiten (im wahren Wortsinne) wegen der Kostspieligkeit kaum in Betracht gezogen werden konnte. Auch die Kleinheit der Felle sprach dabei wohl ein gewichtiges Wort mit. Die glatte Garnierung, wie sie im Wagenbau mehr und mehr um sich griff, war beim Auto im Anfangsstadium nicht so angebracht, und man fabrizierte vorerst Matratzen mit versetzter Stichreihe, wie Figur 8, im Phaeton als verlängerte Rundmatratze gedacht. Die Rundmatratze mit versetzter Stichreihe nahm ganz immense Dimensionen an, und Neulingen in unserem Berufe fiel und fällt das Abzeichnen einer solchen unendlich schwer. Ich will, da die Matratzenart noch Mode ist und wohl so bald nicht ausstirbt, trotz des mir beschränkt zur Verfügung stehenden Raumes, kurz darauf eingehen und gebe die Abzeichnung auf dem Grundleinen im Bilde wieder (Fig. 11).

Wird jemand vor die Aufgabe einer Matratzenverfertigung in diesem Genre gestellt, so muss er sich überzeugen, wie weit die Matratze zu gehen hat und mache sich ein genaues Papiermodell von der Gesamtgrösse. Eingearbeitete, erfahrene Kollegen machen diese Modelle nur halb; ich umgehe die zielsichere Methode absichtlich, da sie den Anfänger leicht verwirren kann. Das Modell wird in seinen Umrissen ungefähr der Form der Figur 11 entsprechen, und man sieht, dass beide Seitenteile von der Matratze nach unten abweichen und zu ihr im stumpfen Winkel stehen.

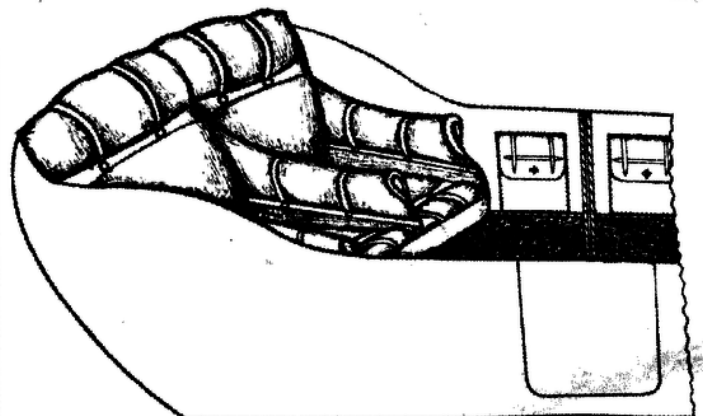


Fig. 12

Wegen der Abweichung halte man auch die Grundlinien der einzelnen gedachten Teile getrennt und winkle die Striche, die die Bauchfalten ergeben sollen, auf jeder Linie für sich nach oben. Wo die Rundungen sind, werden die zwei Striche enger zusammenkommen. Werden? Nein, das müssen sie, weil das die obere Ausladung ganz entschieden bedingt! Ich betone ganz besonders: diese Bauchlinien in der Rundung entbehren der Winkelung, sie werden vermittelnd eingefügt. Das übrige Aufzeichnen ist weit weniger schwierig; man muss bei den Uebergängen zu den Seitenteilen sukzessive heruntergehen und vermitteln. Ich wiederhole den Lehrsatz zum besseren Verstehen noch einmal: „Bei Rundmatratzen behandelt man den Grundstrich der Seitenteile und des Mittelteiles getrennt und wickelt deren Bauchfalten von diesen

nach oben; alles, was sich schiefe gestaltet, bann man in die Rundungen, wo es vermittelnd rechts und links Anschluss finden muss!" Hier einige nicht bindende Masse: Pfeifenbreite 9 Zentimeter, erste Stichreihe von unten 10 bis 11 Zentimeter, obere Stichreihe, ab Matratzenbreite, 14 bis 16 Zentimeter, versetzte Stichreihe 9 bis 11 Zentimeter. Das übrige kommt dem Bauch zugute. Zugaben: Von unten bis erste Stichreihe 5 Zentimeter, auf den Bauch 2 Zentimeter, auf die versetzten Stiche 1 1/2 Zentimeter und zum Kopfschlag 14 bis 16 Zentimeter. Auf die Breite der Pfeifen gewähre man eine Zugabe von 4 Zentimeter. Das letztere Mass verringert man bei den Seitenteilen auf 3 Zentimeter. In den Rundungen bleibt die 4 Zentimeter-Zugabe beibehalten, da der Stoff bzw. das Leder bei eventuell breiter Ausladung des Phaetons oben sehr notwendig gebraucht wird. Oft genug reicht dies nicht einmal aus, so dass zur Einstückelung besonderer Stücken geschnitten werden muss. Ich habe die eventuell einzubringenden Einsetzstücke mit kleinen Kreuzen am Bilde (Fig. 11) kenntlich gemacht. Ich vergass wohl zu bemerken, dass die Grundleinaufzeichnung mit vorerwähnter Zugabevergrößerung auf das Leder übertragen wird und erwähne es dieshalb nachträglich, um bei dem darin weniger Versierten keine Missdeutung, kein Missverstehen aufkommen zu lassen. . . .

Die versetzte Stichmatratze mit ihrer Variation zum vollen Karo ist heute noch geschätzt und beliebt, hat aber dem Klubsesselpolster ein grosses Stück Feld inzwischen einräumen müssen.

Der in das Auto verpflanzte Klubsessel weist verschiedene Verfertigungsarten auf, die nicht allzuviel voneinander abweichen. Figur 12 ist solch eine Polsterung, einfach und geschmackvoll, die durch Hinzutun nur verlieren könnte.

Die kränke Erfindungsepidemie, die über die komplette Automobilindustrie hereingebrochen ist, ist ein deutliches Zeichen der schlechten Konjunktur, die in dieser Branche herrscht.

Auch die Garnierkunst ist in Mitleidenschaft gezogen worden, und es spielt nunmehr die ganze Skala der modernen und unmodernen Tapezierkunst dabei ihre Trümpe aus, und es feiert die abgeschürfte Rokokomöbelpolsterung alljetzt ihre Auferstehung.

Alles ist schon zu seiner Zeit, und will ich auch diese Neubelebung durchaus gelten lassen; nur kommt es mir vor, als ob die Sache hinsichtlich des Materials und der gewiss hohen Arbeitszeit zu teuer wäre, um populär werden zu können. . . .

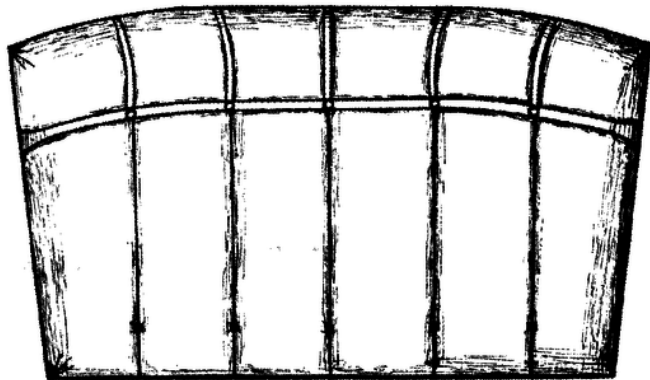


Fig. 13

In den Automobilfabriken drängt man bei dem „Klubsesselpolster“ sehr nach Vereinfachung, und lässt man vielerorts besondere Rahmen hierfür gar nicht mehr anfertigen und nagelt ganz einfach Klubsesselmattmatratzen wie jede andere ein. Sehr schwierig ist dabei für uns das Glattbekommen des unteren glatten Teiles, weshalb die auch nach unten hin abgeschürften Klubsesselpolster als ein weiterer Schritt in der Entwicklungsgeschichte der Wagensattlerei anzusehen sind.

Die Faltenlegung (Fig. 13) im unteren Teil begegnet dem Faltenwurf, dem unfreiwilligen weit besser, und darum glaube ich, dass sich die Matratzenart mehr und mehr durchringen wird. . . .

In das gleiche geheime, mysteriöse Dunkel, wie die ersten Wagenpolster, sind die ersten Wagenverdecke gehüllt, und ich nehme an, dass, als sie sich notwendig erwiesen, vier Stangen mit einem darüber gebreiteten Fell die Grundpfeiler waren. Die Verbesserung dieser Primitivität wird nicht lange auf sich warten lassen, und es sind Halberverdecke schon als sehr alten Ursprunges bekannt. „Deutsche, französische, amerikanische Verdecke“ hiess einmal eine Artikelüberschrift von mir in diesem Blatte, und da diese als Metamorphose gewissermassen richtig ist, sei kein weiteres Wort mehr darüber verloren. Das bald hinzukommende Landauerverdeck hat sich, von der hinteren Rundung absehend, auch nicht weiter verändert oder verbessert, so dass ich über diesen Punkt, ohne etwas vergessen zu haben, hinweggehen kann.

Was uns in unserem schönen Wagensattlerhandwerk die dunkle Zukunft noch schleierhaft verhüllt und vorenthält, wir wissen es nicht, aber das wissen wir, dass vieles von dem neu auftauchenden Krimskras schon einmal da war, wenn auch nicht ganz so gestaltungsschön und prunkhaft wie heute.

Es gab auch früher schon Stuhlpolster im Kutschwagen, die mit einem geflochtenen Tuchkranz umsäumt waren, es gab verstellbare Sitze und Rückenlehnen; der Himmel war durch Einlagen kunstvoll drapiert. Verdecke schlossen sich mittels Feder selbstständig, wobei man völlig spesenfrei guillotiniert werden konnte, die Taschenklappen wiesen alle erdenklichen Formen und Einlagen auf und die Türen wurden mit „Herzogsmänteln“ geschmückt, kurzum, alles ist schon einmal dagewesen und wird wiederum schön sein zu seiner Zeit, da das Alte im raslosen Strudel des vorwärtshastenden Lebens mehr und mehr verblasst, in Vergessenheit gerät und eine Ausgrabung einer tatsächlichen Neuerung gleichkommt.

Fatne.

Verschiedenes vom Krokodil.

Wohl von wenigen Ledersorten, die in der Portefeuillesbranche verarbeitet werden, kann man sagen, dass sie jahraus, jahrein ihren gleichmässigen Absatz finden. Meist kommt das eine oder das andere schnell in Mode, um ebenso jäh wieder von der Bildfläche zu verschwinden. Fein Seehund, grob Seehund, schwarz und farbig, bunte longgrain und grosgrain Moutons und Saffiane wechseln schnell in der Reihenfolge ab mit Scheers, Samt und anderen Ledern. Bergziege, Stier und Elefantennarben kamen hoch wie auch Seelöwe, Walrossnarben in Monton und Bastard. Aber wenig davon konnte sich halten, immer nur etliche Zeit, und dann war es aus mit deren Herrlichkeit. Ständig neue Dessins hervorzuzaubern waren die Aufgaben der Lederfabriken, um der gefallsüchtigen Dame Mode Genüge tun zu können. Dank der Einrichtungen und ihrer Entwicklungsfähigkeit waren sie bisher in der Lage, diesen launischen Bedürfnissen nachzukommen, sie haben ihr Möglichstes auf dem Gebiete getan. . . .

Bedenkt man aber nun, dass die eben angeführten Sorten nur in den letzten Jahren eine Rolle spielten, so muss es schon Verwunderung erregen, wenn sich ein oder das andere Leder einer bestimmten Stabilität erfreut — und das ist, neben guten Saffianen, das echte Krokodil. Seit Jahrzehnten wird es schon verarbeitet und immer behauptet es sich noch.

Vieftach hört man allerdings aus Laien- und Käuferkreisen, dass fertige Waren aus diesem zu teuer und dem Preise entsprechend nicht haltbar genug seien; das ist jedoch nicht zutreffend. Ein gut gearbeitetes Stück aus Krokodilleder ist bald unverwundlich und hält jahrelang, vorausgesetzt natürlich, dass nicht erbarmungslos damit umgegangen wird. Der Preis erscheint ja für manche Sachen etwas hoch, ist es aber in Wirklichkeit nicht, bekommt man doch schon im Kleinhandel ein Portemonnaie für 2,50 bis 3 Mk. und eine Brieftasche für 6 bis 7 Mk. Das kann nicht als übernormal bezeichnet werden. Bei grösseren Sachen sind die Preise selbstverständlich höhere; da kommen jedoch andere luxuriösere Einrichtungen: Silberbeschläge usw. in Betracht. Berücksichtigt man weiter, dass Krokodile nicht so leicht herbeigeschafft werden können wie etwa Kälber, Ziegen oder Schafe, so sind die Preise denn doch nicht allzu hohe.

So viele schöne Stücke sind in Krokodil schon hergestellt und von manchem Kollegen, der weniger damit zu tun hat, bewundert worden, ob aber beide, Verfertiger sowohl als Bewunderer, dabei jemals bis auf das lebende Krokodil zurückgedacht haben? Wohl kaum.

Es sei darum einiges Wissenswerte über diese Tiere hier angefügt. Drei Sorten sind uns die bekanntesten:

1. Der Hechtkaiman oder Alligator Mississipiens, das amerikanische Krokodil vom Mississippistrom und seinen Nebenläufen. Dunkel und breitschnäuzig, ist es leicht erkennbar.

2. Das Nilkrokodil oder lateinisch niloticus. Seine Tummelplätze sind der Nil und einige Seen in Afrika. Hellolive und dunkle Flecken sind die Merkmale.

3. Das Sumpfkrokodil. In Indien und Ceylon ist es zu Hause und ähneln dem Nilkrokodil; spitzschnäuzig.

Erwähnenswert wäre vielleicht noch als viertes der Brillenkaiman. Olivgrün, mit dunklen Flecken und Querbinden versehen, zeichnet es sich von den anderen ab.

Man sieht also, dass heute Krokodile nur auf den drei grössten Erdteilen unseres Planeten vorkommen; forscht man jedoch weiter, so ergibt sich, dass vor Tausenden von Jahren auch in Europa Krokodile gehaust haben, wie Funde aus der Schweiz beweisen, ja dass die Krokodil- und Echsenarten einmal Beherrscher des ganzen Weltalls waren, wird manchem Leser unwahrscheinlich klingen, und doch ist dem so.

In der Trias- und zu Anfang der Juraperiode, also dem Mittelalter unserer Erde, zwischen der Stein- und Braunkohlenzeit, waren sie die Könige über alles. In dunklen Nadelwäldern, unter den Riesenschachtelhalmern, welche damals das Festland mit grossen Farrenkräutern überwucherten, waren sie ebenso heimisch wie im direkten Sumpf, im Fluss oder im Ozean. Kein Tier war ihnen überlegen; sie lebten auf dem Lande so gut wie im Wasser unumstritten. Alles hatte zu jener Zeit andere Dimensionen, und auch diese Reptilien wiesen riesentaftige Formen auf.

Ausnahmegrössen von 14 bis 20 Fuss kommen ja heute noch vor, allerdings ganz selten. Normalgrösse ist jedoch 5 bis 12 Fuss (1 Meter = 3 1/3 Fuss). Der grösste und längste Balg eines Krokodils mit 25 Fuss, der erhalten werden konnte, ist im Wiener Museum ausgestellt; allgemein sind aber die Tiere jetzt mit ungefähr 12 Fuss Länge im 20. Jahre ausgewachsen.

Eine weiterverbreitete Ansicht ist auch die, dass Krokodile sich auf dem Lande nicht bewegen können. Hagenbeck als grosser Kenner widerlegt aber dieselbe gründlich in seinem Werke. Sie schwimmen und tauchen nicht nur gut, sondern sind auch auf dem Lande schnell und gewandt, allerdings scheu und man kann sie bald verjagen. Dennoch sind sie dem Menschen sehr gefährlich, kommen doch in Afrika laut amtlichen Berichten jährlich mehr Schwarze ums Leben durch Krokodile als durch andere Raubtiere, wie Löwen, Tiger usw. Bei den alten Aegyptern galten sie noch als heilige Tiere; heute denkt man darüber anders, denn hat einmal ein solches Tier mit seinen seitlich im Rachen stehenden Zähnen etwas erfasst, so lässt es die Beute nicht wieder los. Es dreht und wendet das Erfasste so lange, bis es entweder das Ganze oder das betreffende Teil vollständig aus seinen Gelenken gerissen hat. Es betreibt also eine wenig heilige und verehrensvalue Beschäftigung. Auch gefräßig sind sie sehr; hat man doch beobachtet, dass ein 9 Fuss langes Exemplar nicht weniger als 43 Pfund Fleisch auf einmal verzehrt hat.

Trotzdem nun in Afrika für jedes erlegte ausgewachsene Tier eine Fangprämie von 5 Rubis gezahlt wird, kann man doch keine wirkliche Abnahme konstatieren, und man kauft die Eier zu Tausenden noch auf, um sie zu verwickeln. In Amerika lässt man sie in den Züchtereien ausbrüten und macht dann die Tiere in der entsprechenden Grösse der Fabrikation nutzbar, dadurch das Nützliche mit dem Praktischen gleichzeitig verbindend.

Für unsere direkte Fabrikation kommen natürlich nur die kleineren Tiere von ungefähr 2 bis 6 Fuss in Frage. Grössere sind ihrer Härte wegen nicht gut verwendbar, da selbst ein starker Mann mit einem scharfen Seitengewehr auch mit der grössten Anstrengung die Platten des Krokodils nicht zu durchbohren vermag. Bauch und Flanken sind weich. Die grösseren wurden meist zu Schau- und Reklameausstellungen benutzt, und

kann man Häute von solchen vielfach in besseren Geschäften und Versandräumen unserer Branche, gleichwohl als Symbol, dass nur gute, solide Sachen fabriziert werden, in deren Auslagen bewundern.

Das Gerben der Häute geschieht meist mit Sumah, wie schon der Artikel in Nr. 8 des Jahrganges 1911 lehrt, und kann hier übergangen werden; erwähnt sei aber, dass alle erdenklichen Farben herausgebracht werden, brachte doch eine Musterkollektion nicht weniger als 25 verschieden nuancierte Sorten zum Angebot.

Die Verarbeitung von Krokodil ist ja nun nicht so leicht als die anderer Leder: man muss schon die Eigenschaften desselben kennen. Ehe es geschärft werden kann, muss es längere Zeit (bei grösseren Schuppen stundenlang) im Wasser liegen, damit es weich wird. Von Vorteil ist dann noch, wenn es mit dem Walkerholz tüchtig niedergedrückt wird, so Schuppen und Fugen auf eine ziemlich gleiche Stärke bringend. Mit der Maschine geschärft wird es nicht so dünn, wie es zu verschiedenen Sachen gebraucht wird (der Schnelligkeit halber wird es natürlich trotzdem getan) und werden die Verbindungsfugen leicht zerschnitten, was wieder schlecht auszubessernde und wenig haltbare Stellen gibt; darum ist es besser, wenn es mit der Hand geschärft wird. Schuppe für Schuppe muss, dann genommen werden, manchmal eine recht mühsame Arbeit. Bauch und Flankenstücke lassen sich jedoch sehr gut schärfen. Nachdem muss es richtig austrocknen, um dann seine Politur zu erhalten. Nachdem wird es auf der Glättmaschine geglättet und erhält hier den ersten Glanz; darauf kommt es in die Blankpresse unter Messing- oder Stahlplatten, wo es ganz glatt gepresst wird und den bekannten Hochglanz erhält. In früheren Jahren, als man beide Maschinen noch nicht kannte, half man sich auf primitivere Art, indem mit einem gut abgeschliffenen Buchsbaumholz oder auch mit einem glatten runden Glas (meist Bierglashenkel) durch den nötigen Druck und dadurch entstehende Wärme der Glanz erzeugt wurde, welcher aber nicht entfernt an den heute mit der Maschine erzeugten heranreichte. Hauptbedingung ist bei diesem Prozess, dass kein Staubkörnchen auf das Leder kommt, da sonst Kratzer die einzelnen Schuppen verunzieren und nicht wegzubringende Stellen hinterlassen. Die weitere Verarbeitung geschieht dann wie bei anderen Ledern mit Kleister, jedoch bei grösseren Sachen, wo also auch grössere Schuppen in Betracht kommen, muss man des öfteren mit Leim einschlagen, wie bei Taschen, Necessaires usw. Zum Schluss reibt man die fertigen Sachen noch mit in Aether aufgelöstem weissen Wachs nach, damit die Schweiss- und Fingerflecken entfernt werden.

An Nachahmungen und Imitationen der verschiedensten Art hat es bisher nicht gefehlt; es ist aber noch nicht gelungen, ein täuschend ähnliches Fabrikat herzustellen, wie es z. B. bei grob Seehund und ähnlichen der Fall war; es wird darum auch ein gut ausgeführtes Stück in echt Krokodil ständig ein empfehlenswertes und ansprechendes Stück sein und bleiben.

Hans.

Aus der Treibriemenbranche.

Fortschritte im Transmissionswesen. — Gruppenantrieb. — Einzelantriebe. — Ersatz des Lederriemens durch Stahlband. — Steigende Lederpreise. — Unabhängigkeit der Industrie vom Auslande.

Mit diesem Thema beschäftigte sich ein Artikel in Nr. 10 unserer „Fachbeilage“. Allzu grosses Interesse scheint er bei den Kollegen der Treibriemenbranche nicht erweckt zu haben, denn so pessimistisch sind sie schliesslich nicht veranlagt, das alles so aufzufassen, wie es in dem Artikel dargelegt wurde, als wenn die Entwicklung im Transmissionswesen gar Nachteiliges für die Treibriemenindustrie gebracht hätte oder bringen würde. Es verlohnt sich daher, nochmal auf dieses Thema zurückzukommen. Wäre der Artikel vielleicht vor zehn Jahren erschienen, so läte man darin etwas Neues erblickt. Es wäre manchem Treibriemenfabrikanten oder Treibrifmensattler beim Lesen vom Ersatz des Lederriemens durch Stahlband etwas gruselig geworden, müssten sie dann doch damit rechnen, dass es um ihre Existenz geschehen wäre. Dem ist nun

nicht so. Denn gerade die Treibriemenindustrie hat sich durch die Modernisierung der Betriebsanlagen und trotz Einführung des Stahlbandes gewaltig in die Höhe geschwungen. Gewiss hat die Modernisierung Änderungen im Riemenwesen hervorgerufen: so verschwinden z. B. durch die Zurückdrängung der Dampftriebe die ungeschickten Haupttransmissionsstränge, die den ganzen Betrieb einer Fabrik aufrechterhalten mussten. Infolgedessen erübrigen sich die dazu notwendigen schweren und breiten Doppelriemen. An Stelle der Dampfkraft tritt die Elektrizität. Es werden Motore aufgestellt, für deren Antrieb auch Riemen in den verschiedensten Breiten und Stärken nötig sind. Durch die Gruppenantriebe werden diese vermehrt, weil für jeden Raum ein Extraantrieb nötig ist. Die Zahl der einzelnen Verbindungsriemen zu den Maschinen muss dieselbe bleiben wie früher. Sie wächst sogar fortwährend durch die Ausnutzung der Elektrizität; denn jeder Fabrikant oder Kleinmeister jedes beliebigen Industriezweiges, der mit der Neuzeit fortschreitet, richtet seinen Betrieb elektrisch ein. Jede Maschine, die früher durch Hand- und Fussbetrieb bedient wurde, kann heute durch elektrische Kraft angetrieben werden. Alles in allem erfordert mithin einen Mehrverbrauch an Treibriemen. Dass diese nun so leicht durch Stahlbänder ersetzt werden können, wird niemals eintreten, weil das Stahlband nicht überall anzubringen ist. Das Stahlband könnte beim Motorantrieb in Frage kommen, aber auch da hat man verschiedentlich wieder zum Riemen gegriffen. Wenn der Gang einer Maschine von der blossen gleichmässigen Umdrehung der Scheiben abhängig wäre, dann könnte eher eine Aenderung in der Riemenfrage eintreten. Hier spielen aber so viele Umstände eine grosse Rolle. Die Maschinen müssen z. B. von einem Hauptstrang nach verschiedenen Richtungen hin angetrieben werden, z. B. durch Kreuzung, Halbkreis oder Winkeltrieb usw.; ferner kommen die Raumverhältnisse in Frage, trockne oder nasse, offene oder geschlossene Räume. Und gerade hier hat man in der Art der Herstellung der Riemen viel erreicht. Man stellt die Riemen aus den verschiedensten Sorten präparierten Leders her, die sich am besten dazu eignen. Was nun die Geldfrage betrifft, so ist wohl kaum anzunehmen, dass sich ein Stahlbandantrieb billiger stellt als ein Riemenantrieb. Schon die Anlage erfordert eine vollständige Umwälzung der Betriebe, die genaueste Konstruktion der Maschinen und Anlagen. Dann die Defekte, die sich beim Stahlband eintreten. Die Aenderung oder Reparatur an einem Riemen stellt sich entschieden billiger als an einem Stahlband, und damit rechnet jeder Fabrikant. Dass nun zum Schluss gerade die Einführung des Stahlbandes auf die hohen Lederpreise oder gar auf die Abhängigkeit der Industrie vom Auslande einwirken könnte, ist eine komische Auffassung. Wie jede andere Industrie, so hat sich auch die Lederindustrie weiter entwickelt. Heute stellt man alles mögliche aus Leder her. Bekanntlich ist nun die Landwirtschaft und mit ihr der Viehbestand durch den Aufschwung der Industrie in Deutschland zurückgedrängt. Die Lederindustrie ist nun aber gerade von einem grossen und qualifizierten Viehbestand abhängig, vor allem die Treibriemenleder können nur aus guter Ware hergestellt werden. Das Wenige, was von der deutschen Landwirtschaft bezogen werden kann, reicht nicht mehr dazu aus, die deutsche Industrie mit Riemen zu versehen; da nun noch dazu die Hälfte der Treibriemenfabrikanten auf Exportgeschäfte angewiesen ist, sind sie eben notgedrungen gezwungen, ihre Leder vom Auslande zu beziehen.

Wenn wir nun in der Maschinentechnik der letzten Jahrzehnte eine gewaltige Entwicklung durchgemacht haben, nach der fast nichts mehr unmöglich ist, so glauben wir aber kaum, dass das Stahlband berufen ist, den Treibriemen vollkommen abzulösen. Die Starrheit dieses Systems, die sich den kleinen Unebenheiten des Betriebes nicht so leicht anpassen kann als der schmiegsame Lederriemen, dürfte nach Ansicht einer Reihe fachmännischer Urteile dem Lederriemen noch eine lange Lebensdauer garantieren.

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der „Fachbeilage“ erscheint am 16. Januar 1914. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 2. Januar, alle anderen Arbeiten bis zum 7. Januar an die Redaktion einzusenden.

Inhalts-Verzeichnis der Fachbeilage.

Allgemeine Artikel.	Wagenbranche.	Sonstige Branchen.
Hammer, Der 1, 2, 3, 4	Klubsesselwagen, Der 7	Mangelhafter Unterboden als Ursache des schlecht liegenden Linolenums 9, 10
Kunstlederindustrie, Interessantes aus der Leder und Lederersatz 12	Klubsessel im Auto, Der 8	Kleine Notizen.
Leder blänken, Weissgares 10	Wagenfensters, Zur Geschichte des 7	Chromleder, Verfahren zum Verdichten von 3
Leders, Erzeugung des 4	Wagenlackierung, Ueber 6	Fachpresse, Ausstellung der 12
Motten- und Würmerfrass 10	Wagensattler? Wie werde ich 10, 12, 13	Kapok-Auflagen 4
Sattlerartikel für Spinnereien und Webereien 6	Wagensattlerei, Entstehung der 10, 12, 13	Kummet, Vom 7
Sattlerkunst, Mohammedanische 8	Verdecke, Deutsche, französische und amerikanische 1, 2, 3, 4, 5, 6	Lederappreturen, Schwarze und braune 3
Schnallstricken, Befestigen von 3	Lederwarenbranche.	Leder, Desinfektion von 11
Geschirrbzanche.	Ballspottartikel 2	Leder, Luftdichtes 7
Arbeitsgeschirr, Leichtes 12	Damenkoffer 6	Leders, Feuchtigkeitsgehalt des 12
Beschirungskonstruktionen, Verschiedene 11	Damentaschen, Neuheiten in 11	Lederzement 9
Mängel der 11	Frühjahrsneuheiten, Pariser 5	Materialuntersuchungen 3
Brustblattgeschirr, Zweispanner-Massnahmen, Vom 13	Handvergoldung von Lederbilderrahmen 11	Patentkalender 1914 12
Scherenträgergurt für Pferde 5	Koffernneuheiten, Amerikanische 5	Riesentreibriemen, Ein 7
Sattel- und Reitzugbranche.	Lederschmittarbeiten, Herstellung von 12	Stärkekleister, Verbesserter 9
Dressurartikel 5, 6, 7	Opern- und Feldstecherretuis 3	Wagenfenster, Zähes Glas für 11
Fillis, James 9	Pertentaschen 1	Wagenfell, Billiges 9
Offizierdienstzaum, Sächsischer 4	Stellernecessaire mit Etui 12	Fachtechnischer Briefkasten.
Peitschenträger 2	Verschiedenes vom Krokodil 13	Karosseriebau 11
Pferdedressur 1	Zigarrentaschen, Neuheiten in 3	Handvergoldung 11
Sattelkissen mit Luftfüllung, Verwendung von 11	Treibriemenbranche.	Nietmaschine 3
	Ende des Lederriemens, Das 10, 13	Wagenfenster 11
	Reissen des Riemens, Eigenartige Ursache des 9	Patentschau und Briefkasten
	Montieren der Treibriemen 1, 5, 6, 7	in jeder Nummer am Schluss der letzten Seite.