

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuller-Zeitung

Nummer 6

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

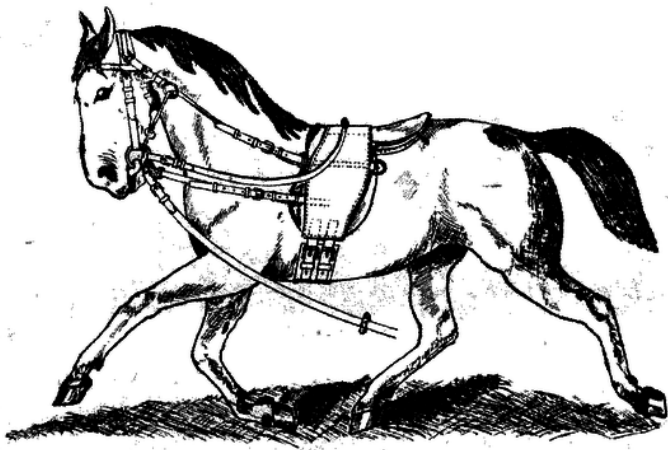
6. Juni 1918

Inhalt: Dressurartikel. Etwas über Wagenlackierung. Aus der Wagenbranche: Erwiderung. — Montieren der Treibriemen (Fortsetzung). — Die Verwendung der Sattlerartikel in Spinnereien und Webereien. — Aus der Lederwarenbranche: Damenkoffer. — Patentschau. — Fachtechnischer Briefkasten. — Briefkasten der Redaktion.

Dressurartikel.

Die vollkommene Dressurausrüstung bildet das komplette Longierzeug, auch Laufzeug genannt. Die Zusammenstellung desselben ermöglicht es, die schon geübte Kopf- und Halsstellung weiter zu fördern und gleichzeitig das Pferd an das Tragen des Sattels zu gewöhnen. Das Hauptaugenmerk wird beim Longieren auf die Haltung des ganzen Körpers und auf die Beibringung geschulter Gangarten gelegt. Das Studium des Pferdecharakters lässt sich auch nirgends besser durchführen. Und so bildet das Longieren nicht allein die Schule für das Pferd, sondern gleichzeitig auch für den Reiter.

Die beistehende Abbildung veranschaulicht ein Pferd mit kompletter Longierausrüstung bei flotter Gangart. Die Bezäumung bildet hier die Longiertrense. Die letztere ist von der eigentlichen Schultrense nur durch die Aufsetzvorrichtung zu unterscheiden. Ausserdem finden wir hier auch, wie bei der Wasserrense, ein starkes Kinnstück, Backenstück und Kinnstück werden in die Trensenringe genäht. Das Kopfstück ist 62 Zentimeter lang, 45 Millimeter breit, an beiden Seiten 21 Zentimeter gespalten. Die Strupfen für Backenstücke sind 23 Millimeter breit, die für Kehltrien 20 Millimeter. Backenstücke 24 Zentimeter lang, 23 Millimeter breit. Kehltrien 50 Zentimeter lang, 20 Millimeter breit. Stirrband innere Weite 32 Zentimeter. Es muss auch hierbei darauf hingewiesen werden, dass zum Longieren keine schwache Trense verwendet wird. Die schwachen Gebisse schneiden in die Maulwinkel, ein Uebelstand, welcher hier durch das Anlegen der Aufsatz- und Stellzügel noch vermehrt wird. Das Pferd kann damit leicht verletzt werden. Zum mindesten aber wirkt die dünne Trense schmerzhaft, und das Pferd wird darum nicht in der gewünschten Weise in die Zügel gehen. Am Aufsatzzügel ist der vordere Teil rund genäht. Zum Befestigen in den Trensenring dient ein Karabinerhaken. Die Länge des Rundteils ist 55 Zentimeter, die Länge der Strupfe 1,40 Meter. Der Stellzügel ist gleichfalls vorn mit Karabinerhaken versehen, im übrigen aber durchgehend flach. Die Länge desselben beträgt 75 Zentimeter, die Länge der Strupfe ist 1,10 Meter. Die Longierleine besteht aus 26 Millimeter breiter, kräftiger Gurte; am vorderen Ende mit Schnalle und Strupfe versehen, mittels welcher sie ins Kinnstück geschnallt wird. Das hintere



Ende wird zu einer langen Schlaufe, die man bequem über den Arm ziehen kann, umgenäht. Die Länge der ganzen Leine schwankt zwischen 6 und 9 Meter. Vom Handende aus werden in einiger Entfernung starke Lederknöpfe gesetzt, welche ein bequemes Festhalten der Leine begünstigen.

Den wichtigsten Teil der ganzen Ausrüstung bildet der Longiergurt. Der hierbei gedachte ist im Oberteil ganz von Leder; geschweifte Form und Planelfutter. Die Länge des ganzen Gurtes beträgt 1,80 Meter, die Breite 14 Zentimeter, das Kissen an der breitesten Stelle 17 Zentimeter. Von da ab läuft dasselbe nach beiden Seiten in die richtige Gurtbreite gleichmässig aus. Das Kissen wird vollkommen nach Art der Deckengurtkissen gearbeitet. An der vorderen Seite des Gurtes je zwei Ringe für Stell- und Aufsatzzügel, desgleichen in der Mitte ein Ring zur Aufnahme des Schwanzriemens. Das Anlegen des letzteren ist indessen beim Longieren mit Gurt nicht absolut erforderlich. Die Länge der Schnallkappen ist 12 Zentimeter mit zwei Schlaufen. Die Strupfen sind 50 Zentimeter lang. Eine andere bei weitem billigere Art von Longiergürten kann man herstellen, indem man einen gewöhnlichen 13 Zentimeter breiten Deckengurt anfertigt und diesen mit den erforderlichen Ringen zur Aufnahme der Zügel versieht.

Die hierbei vorgeführte Adjustierung für Longierzwecke (System Seidler) entspricht vollkommen den praktischen Bedürfnissen. Es existieren noch einzelne andere Systeme, jedoch nur mit kaum nennenswerten Abweichungen. Bei jedem normal veranlagten Pferde wird damit auch erreicht werden, was eben zu erreichen ist. Bei bösarigen oder aussergewöhnlich schwer zu dressierenden Pferden wird indessen diese Ausrüstung nicht immer genügen. Deshalb wird es sich oftmals nötig machen, dass in der Auswahl der Dressurmittel und deren Anwendung ein weiterer Schritt getan wird. Z.

Etwas über Wagenlackierung.

Es soll nicht meine Absicht sein, den berufsmässigen Wagenlackierern an dieser Stelle Konkurrenz zu machen. Die Tatsache besteht aber, dass noch in vielen mittleren und kleineren Wagenbauwerkstätten der Sattler auch die Lackiererkunst betreibt. Insbesondere ist dieses vielfach noch in Mitteldeutschland anzutreffen, und lernt der Sattler die Wagenlackiererei von Grund aus, als gehöre sie zu seinen Berufspflichten. Aus diesem Grunde dürften dieser Kunst einige Worte in unserer „Fach-Beilage“ gewidmet sein.

Die Vorbedingung für eine tadellose Arbeit ist das Vorhandensein eines besonderen Raumes, in dem der Wagen lackiert und ohne die Gefahr der Staubbelästigung trocknen kann. Zweckdienlich sind Ventilations-schächte, welche aber nicht direkt ins Freie führen, damit die scharfen Dünste abziehen können und der Strassenstaub nicht direkten Zugang zu dem Lackiererraum hat. Sauberkeit und Reinlichkeit sind darum Grundbedingungen für das gute Gelingen der Arbeit. Sofern Trockenraum und Lackiererraum voneinander getrennt liegen kann, ist es um so besser. Der Trockenraum muss aber auch heizbar sein, um das Trocknen der Wagen zu beschleunigen.

Aus einem kleinen Büchlein: „Die Praxis der Lackierkunst“*) geben wir auszugsweise folgendes wieder.

Zunächst zu den Vorarbeiten und der Grundierung:

Wie bei allen Lackierarbeiten muss auch beim Lackieren eines Wagens dem Auftragen der ersten Grundfarbe eine gründliche Reinigung der einzelnen Teile vorausgehen. Der Wagen wird zuerst in seine Teile zerlegt, indem der Kasten abgehoben, die Räder abgenommen, das Gestell eventuell in Vorder- und Hintergestell getrennt wird usw. Der Kasten wird auf geeignete Unterlagen — Böcke oder passende Kisten — gestellt, die hoch genug sein müssen, um ein leichtes Bearbeiten der unteren Teile zu ermöglichen; ebenso verfährt man mit dem Gestell. Für die Bearbeitung der Räder empfiehlt sich die Beschaffung eigener Radböcke, auf die man die Räder unter Benutzung kurzer Eisenstangen aufliegen und sie dann nach Belieben drehen kann. Die Holzteile werden dann gut abgestaubt, schmierige oder fettige Stellen mit Terpentinöl abgerieben, die Eisenteile ebenfalls gesäubert, lockere Stellen — sog. Hammerschlag — wenn nötig abgefeilt. Dann kann die Grundierfarbe aufgetragen werden. Vielfach existiert noch der alte Brauch, die Wagen mit Bleiweissfarbe ein oder mehrere Male zu grundieren. Es kann und muss aber gesagt werden, dass das Bleiweiss zu all diesen Arbeiten völlig überflüssig ist und ganz gut durch andere Farben zu ersetzen ist. Zum Grundieren leistet beispielsweise ein Anstrich mit einer beliebigen anderen Farbe oder, wenn es sich um weisse Lackierung handelt, ein Lithoponeanstrich den gleichen Dienst, denn die Haltbarkeit der ganzen Arbeit hängt in erster Linie von der Verwendung eines guten Bindemittels, hier gutes Leinöl, ab, der Farbstoff ist da fast ohne Einfluss; das ist auch ganz erklärlich, denn nur das Oel vermag in das Holz einzudringen, denn Farbstoff haftet stets nur an der Oberfläche und kann nur dann festhaften, wenn das Bindemittel von guter Beschaffenheit ist.

Für alle Holzarten wäre die beste Grundierung ein Tränken mit Leinölfirnis, dem ein geringes Quantum Trockenstoff zugesetzt werden kann, besonders im Winter. Der Einfachheit halber werden die gewöhnlichen Wagen, soweit sie mit Deckfarben behandelt werden, meistens mit einer gelben oder grauen Oelfarbe grundiert; auch die Eisenteile werden meist gleich mit dieser Farbe überstrichen, obwohl es entschieden besser wäre, die Holzteile wie angegeben mit heissem Leinölfirnis zu tränken, die Eisenteile aber mit einer halbmattem, guttrocknenden dicken Oelfarbe dünn zu grundieren. Denn auf dem Eisen hält eine dicke, aber dünn verstrichene Farbe besser, als eine fette Oelfarbe, weil das Eisen nicht, wie Holz, das Bindemittel absorbiert.

Das Spachteln ist eines der wichtigsten Kapitel bei der Lackierung eines Wagens, da von der Beschaffenheit des Spachtelkittes und der Geschicklichkeit des Arbeiters hierbei das Gelingen der ganzen Arbeit abhängt. Die grösste Sorgfalt hierbei muss natürlich dem Kasten zugewandt werden, der die grösseren Flächen aufweist. Vor allen Dingen muss die Grundierung sehr gut trocken sein; es ist ratsam, diese drei bis vier Tage, im Winter acht Tage lang stehen zu lassen.

Das Spachteln hat, wie bekannt, den Zweck, die zu lackierenden Flächen zunächst völlig eben und glatt zu machen; die Spachtelmasse muss aber so zusammengesetzt sein, dass sie nicht nur einen harten Grund bildet, der ein übermässiges Einschlagen der folgenden Anstriche verhindert, sondern auch elastisch genug ist, den nicht geringen Strapazen, denen der lackierte Wagen später ausgesetzt ist, widerstehen zu können, ohne zu brechen und zu reissen. Man muss daher für eine geeignete Zu-

*) Die Praxis der Lackierkunst von C. Hebing. Verlag von Jüstel & Götzel, Leipzig.

sammensetzung der Masse und eine sachgemässe Durchführung der Arbeit Sorge tragen.

Grössere Löcher, Risse usw. werden zuerst, wie immer, mit hartem Oel-Kreidekitt verkittet, dann wird die ganze Grundierung mit trockenem Bimsstein tüchtig abgeschliffen, abgestaubt und hierauf mit dem Spachteln begonnen. Der hierzu verwendete Spachtelkitt muss in sehr dünnen Lagen, dafür aber oft und mit flachen, breiten Pinseln aufgetragen, muss also aus diesem Grunde dünnflüssiger gehalten werden als die zum Verarbeiten mit Stahlpachteln bestimmten Kitten.

Das Auftragen des Spachtelkittes muss so lange fortgesetzt werden, bis man begründete Ursache zu der Annahme hat, dass alle Unebenheiten gänzlich gedeckt seien; jede einzelne Kittschicht muss gut getrocknet und hart sein, bevor eine weitere aufgetragen werden kann. Wie lange dieses Trocknen jedesmal dauert, das kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, da dieses von der Temperatur, der Jahreszeit und der speziellen Beschaffenheit der verwendeten Pigmente und Bindemittel abhängig ist, diese aber nicht immer und überall gleichgeartet sind. Man macht im Zweifelsfalle eine Probe mit dem Daumnagel, ob sich der trocken scheinende Kitt leicht ritzen oder abkratzen lässt; ist dieses der Fall, so wartet man noch mit der weiteren Arbeit.

Die Spachtelmasse muss dann bei jedem Auftrage in der entgegengesetzten Richtung wie die vorhergehende Lage aufgestrichen werden, also zuerst etwa von links nach rechts, dann von oben nach unten usw., damit ein sichtbar werdender Pinselstrich vermieden wird.

Das Schleifen der Spachtelung. Dieser Waschkit kann nach dem Trocknen mit feinem Glaspapier geschliffen werden. An dem Kasten aber, wo die stärker gebundene Spachtelmasse verwendet wurde, ist das Schleifen mit Glaspapier nicht genügend; hier wird mit Wasser und Bimsstein geschliffen. Um sich während des Schleifens jederzeit von dem Fortgang der Arbeit überzeugen zu können, empfiehlt es sich, dem letzten Spachtelauftrag eine Farbe zu geben, die von der Farbe der unterliegenden Kittschichten kräftig absticht, am einfachsten Schwarz, oder auch statt dessen den Kasten vor dem Beginn des Schleifens mit einer matten, dünnen, schwarzen Lackfarbe zu streichen. Da dann durch das Schleifen die unteren Schichten zum Vorschein kommen, vertiefte Stellen aber immer schwarz bleiben, so kann man stets ziemlich genau schätzen, wie weit die Arbeit gediehen ist, ohne erst abwaschen zu müssen, und später sieht man auch deutlich, wo nachgespachtelt werden muss.

Das Schleifen geschieht, indem man die gespachtelte Fläche mit dem Schwamme nassmacht, den Bimsstein — natürlichen oder gegossenen ebenfalls nassmacht und dann unter mässigem Druck in kreisförmigen Bewegungen, an hoh gebogenen Flächen aber quer schleift, dabei je nach Bedarf, wenn die Fläche zu trocken wird, mit dem Schwamm wieder nass macht. Falsch ist es aber, den beim Schleifen entstehenden Schmutz allzu schnell, d. h. während des Schleifens, zu entfernen, da gerade durch Vermittlung dieses aus Bimssteinpulver bestehenden Schmutzes das Schleifen wesentlich gefördert wird, wie denn ja manche Lackierer sogar zum Schleifen ausser dem Bimsstein noch Bimssteinpulver, in Wasser gerieben und mit dem Schwamme auf die Spachtelung gebracht, anwenden. Der Bimsstein muss natürlich eine völlig ebene und glatte Schleiffläche haben und von Zeit zu Zeit an einem bereit gehaltenen trockenen Bimsstein abgerieben werden, um die sich leicht ansetzenden Kittleichen zu beseitigen.

Hat man genügend geschliffen, so entfernt man sofort von dem fertig geschliffenen Teile den Schleifschmutz mit reinem Wasser und Schwamm und trocknet mit weichem, sauberem Rehlleder gut ab. Diesen Schmutz darf man nicht eintrocknen lassen, denn hierdurch würde ein späteres mühsames Nachwaschen erforderlich und ausserdem könnte auch die Spachtelung erweicht werden, wenn die nasse Schicht zu lange darauf stehen bliebe.

Ist sodann alles fertig geschliffen, abgewaschen und getrocknet, so überstreicht man den ganzen Kasten mit einer dünnen, guttrocknenden, schwarzen Oelfarbe, und wenn diese trocken ist, so spachtelt man die noch etwa vorhandenen, nicht völlig ebenen Stellen und Flecken nochmal nach. Hierzu nimmt man aber nicht mehr den vorher benutzten Oel-spachtelkitt, sondern an die Stelle des Oeles tritt der Schleifack als Bindemittel und das Sikkativ fällt ganz fort, weil durch die Verwendung des mit Terpentinöl verdünnten Schleifackes ohnehin schon ein schnelles Trocknen garantiert wird. Diese Nachspachtelung muss dann natürlich wieder ebenso sorgfältig geschliffen und abgewaschen werden wie die erste, und dann wieder mit halbmatter Oelfarbe, der anstatt Sikkativ ein Guss Schleifack und dafür mehr Terpentinöl zugesetzt wird, gestrichen werden. Der Anstrich wird nach dem Trocknen, wozu er mindestens zwei Tage Zeit haben, und zu welchem Zwecke der Wagen stets in einen besonderen, staubfreien und nach Bedarf geheizten Raum verbracht werden sollte, mit feinem Glaspapier pünktlich und genau abgeschliffen.

Die mit Waschkit behandelten Wagenteile, Gestell, Räder usw., werden mit Glaspapier statt mit Bimsstein und Wasser geschliffen, dann aber, in gleicher Weise wie der Kasten, mit dünner, schwarzer Oelfarbe gestrichen, noch vorhandene fehlerhafte Stellen im Kitt nachgespachtelt, wieder geschliffen und gestrichen. Die an diesen Teilen befindlichen Eisenbeschläge werden ebenfalls mit dem zum Nachspachteln benutzten Lackkitt überzogen und dann mit den Holzteilen in gleicher Weise behandelt.

Ist der Wagen soweit fertiggestellt, so erfolgt

Das Anbringen der Lackanstriche. Die Farben zu diesen Lackanstrichen werden in Halböl, einer Mischung aus gleichen Teilen Firnis und Terpentinöl, gerieben; sie müssen aber nicht nur dem Namen nach, sondern wirklich gerieben sein, so dass die bekannte Nagelprobe kein Körnchen mehr erkennen lässt, sonst ist alle Arbeit und Sorgfalt umsonst. Für kleinere Mengen ist das immer noch viel gebräuchliche Reiben auf der Farbplatte ganz gut geeignet, wenn man nicht vorzieht, hierfür Tubenfarben zu verwenden, was besonders für die „Lasurlackfarben“ zu empfehlen ist.

Für den ersten Lackanstrich nimmt man eine dem gewünschten Tone ziemlich ähnliche billigere Farbe, z. B. für Rot Englischrot oder Zinnoberersatz, für Blau Ultramarinblau mit Schwarz, für Grün eine dem Ton entsprechende Mischung usw. Die Farben, die, wie gesagt, in Halböl gerieben werden müssen, vermischt man dann mit Schleifack und verdünnt mit so viel Terpentinöl, dass dieser erste Lack ganz matt auftritt. Um sich von der richtigen Beschaffenheit der Farbe zu überzeugen, macht man

einen Probeaufstrich auf einem Stücke Glas oder Blech und sieht nach dem baldigst erfolgenden Trocknen nach, ob die Farbe matt genug ist, ohne zu wischen; je nach Befund muss dann Terpentinöl oder Schleifack zugegeben werden.

Diese Lackfarbe wird, wie alle nun folgenden Anstriche, am besten mit breiten, flachen Pinseln aufgetragen, und sie muss flink verstrichen werden, um Ansätze und Streifen zu verhüten, denn sie trocknet schnell.

Nach dem Trocknen schleift man wieder ab mit feinstem oder besser schon abgenutztem Glaspapier (auch Rosshaarballen kann man dazu benutzen), und trägt dann den ersten Anstrich mit der endgültigen Farbe auf. Hierzu werden die Farbstoffe auch in Halböl gerieben und mit Schleifack und Terpentinöl streichrecht gemacht; die Farbe darf aber nicht so ganz matt aufdunkeln wie die vorhergehende, sondern nur halbmatt und wird nach dem Trocknen nochmals mit Glaspapier geschliffen.

Vor Beginn eines jeden Anstriches muss selbstverständlich gut abgestaubt werden und der Raum, in dem lackiert wird, zuvor gereinigt und der Boden besprengt oder aufgewaschen werden.

Hat die Farbe mit einem Anstriche noch nicht genügend gedeckt, so muss noch einer mit derselben Farbe erfolgen; doch wird dieses bei Verwendung guter Materialien und sachgemässer Verarbeitung nur selten erforderlich sein. Es folgt nun ein weiterer etwas kräftigerer Auftrag mit derselben Farbe, die aber durch Zusatz eines bedeutenden Quantums Schleifack fetter gemacht wurde. Um gewiss zu sein, dass die Farbe keine Körnchen und Unreinlichkeiten enthält, ist es gut, diese Farbe vor dem Zusetzen des Schleifackes durch ein dichtes, nicht faserndes Leinwand zu seihen. Diesen Lackanstrich lässt man gut trocken werden, wozu mindestens 48 Stunden, im Winter längere Zeit, nötig ist. Dann wird der Lack „abgezogen“ in der schon mehrfach erwähnten Weise mit Bimssteinpulver, einem Filz- oder Wollappen und Wasser. Man muss hierbei recht darauf achten, dass an den Ecken und Kanten der Lack nicht durchgeschliffen wird, wodurch hässliche Flecken entstehen, die sogar ein nochmaliges Ueberstreichen mit Farbe nötig machen können. Sowie ein Stück fertig abgezogen ist, muss der Schleifschmutz mit dem Schwamm abgewischt und mit dem Leder gut nachgetrocknet werden.

Hierauf wird ein Auftrag mit „Lasurlack“ gemacht, der ebenfalls aus Schleifack besteht, dem nur wenig Farbstoff zugesetzt wurde. Diese Lasurlackierung hat den Zweck, der Farbe des Wagens mehr Tiefe und Feuer zu geben, als es mit Deckfarben allein möglich ist; es müssen daher die Farben, die zu dem Lack verwendet werden, sorgfältig gewählt werden. Für grüne und blaue Farben nimmt man Pariserblau, für Rot und Braun Karmin oder Krapp, für Gelbbraun von Dykbraun oder Karmin, für Gelb Terra die Siena oder Gelblack usw. Ueber diesen Punkt kann man unmöglich allgemein gültige Vorschriften geben, so wenig wie man darüber Angaben machen kann, in welchen Farben man einen Wagen streichen und fassen soll; das hierfür nötige Verständnis zu bringen muss der Praxis überlassen werden, und diese bringt es auch.

Das Fassen der Lackierung und das Auslackieren. Wenn diese Lasurlackierung hart geworden ist, so zieht man wieder ab, lackiert dann, wenn die Glätte der Lackierung noch nicht genügend ist, noch ein- oder zweimal mit reinem Schleifack, natürlich erst nach jedesmaligem Abziehen, und es beginnt dann, nachdem die Sattlerarbeiten fertig sind, das „Fassen“, „Staffieren“, „Absetzen“ des Wagens, das Anbringen der bekannten lebhaften bunten Linienverzierung, hauptsächlich am Gestell und den Rädern.

Diese Linien zieht man nicht mit dem Linierpinsel und Lineal, sondern man nimmt hierzu stets die unter dem Namen „Schlepper“ bekannten sehr langhaarigen feinen Pinsel. Diese Arbeit erfordert ganz spezielles Einüben, und in grossen Lackierwerkstätten und Wagenfabriken werden stets eigene Spezialisten dieses besorgen, die darin eine oft ungläubliche Fertigkeit besitzen, so dass sie das Fassen, ohne viel hinzusehen, fast nur nach dem Gefühl der Fingerspitzen machen.

Zum Fassen werden am besten Tubenfarben, mit Schleifack und Terpentinöl verdünnt, verwendet. Der mit der Farbe ganz gefüllte Schlepper wird mit Daumen und Zeigefinger leicht erfasst, der Pinsel passend angesetzt, seiner ganzen Haarlänge nach aufgelegt und dann in einem Zuge die Linie gezogen; die anderen Finger, besonders der kleine, dienen als Führung, indem sie an der Kante des zu dekorierenden Teils angelegt werden und an dieser Kante entlanggleiten. Das lässt sich allerdings nicht gut beschreiben und nach der Beschreibung allein auch nicht erlernen, das muss geübt, lange und andauernd geübt werden. Versuche es nur jeder selbst an einem antikeren Stücke oder an minder gut bezahlten Arbeiten; mit der Zeit und dem nötigen Eifer wächst dann schon die Geschicklichkeit.

Aus der Wagenbranche.

Erwiderung.

Wohl kann ich sagen, dass mir die Belehrung des Kollegen Max Klethe, Gera, nicht so ganz klar geworden ist, wie er es im Interesse der guten Sache meinte. Ob es anderen Kollegen auch so ging? Ganz und gar unverständlich blieb mir das viele Entfernungsgesuche, denn ich meine, wenn der Mittelspiegel 7 bis 8 Zentimeter höher steht, dass dann die Chose mit der rundlichen Abfallung nach hinten und vorn klipp und klar erledigt ist, oder meinen Sie mit der Entfernungssuche das letzte Feststellen der Spiegel? In diesem Falle hätten Sie sich klarer ausdrücken müssen! Warum Sie sich ferner auf das Daranhalten des Acht-Zentimeter-Abfalles versteifen, ist mir bei Tuch, das schon mit einem Zentimeter nicht auszureissen beliebt, unerfindlich.

Ugd dann, wenn Ihre Art der Einbringung, die ich keineswegs hinter die meine stellen will, kinderleicht, spielend und ohne zu ziehen, nachzuspannen und zu heften Ihrerseits abgetan wird, muss ich Sie wohl oder übel für einen Tausendsassa in der Wagengarnierungsbranche halten, denn ich armseliger Stümper habe mit den verflixten Falten immer meine Last gehabt!

Kollegen vom Wagenbau, ran an die Rampe, ich möchte Meinungen hören!
Civis.

Montieren der Treibriemen.

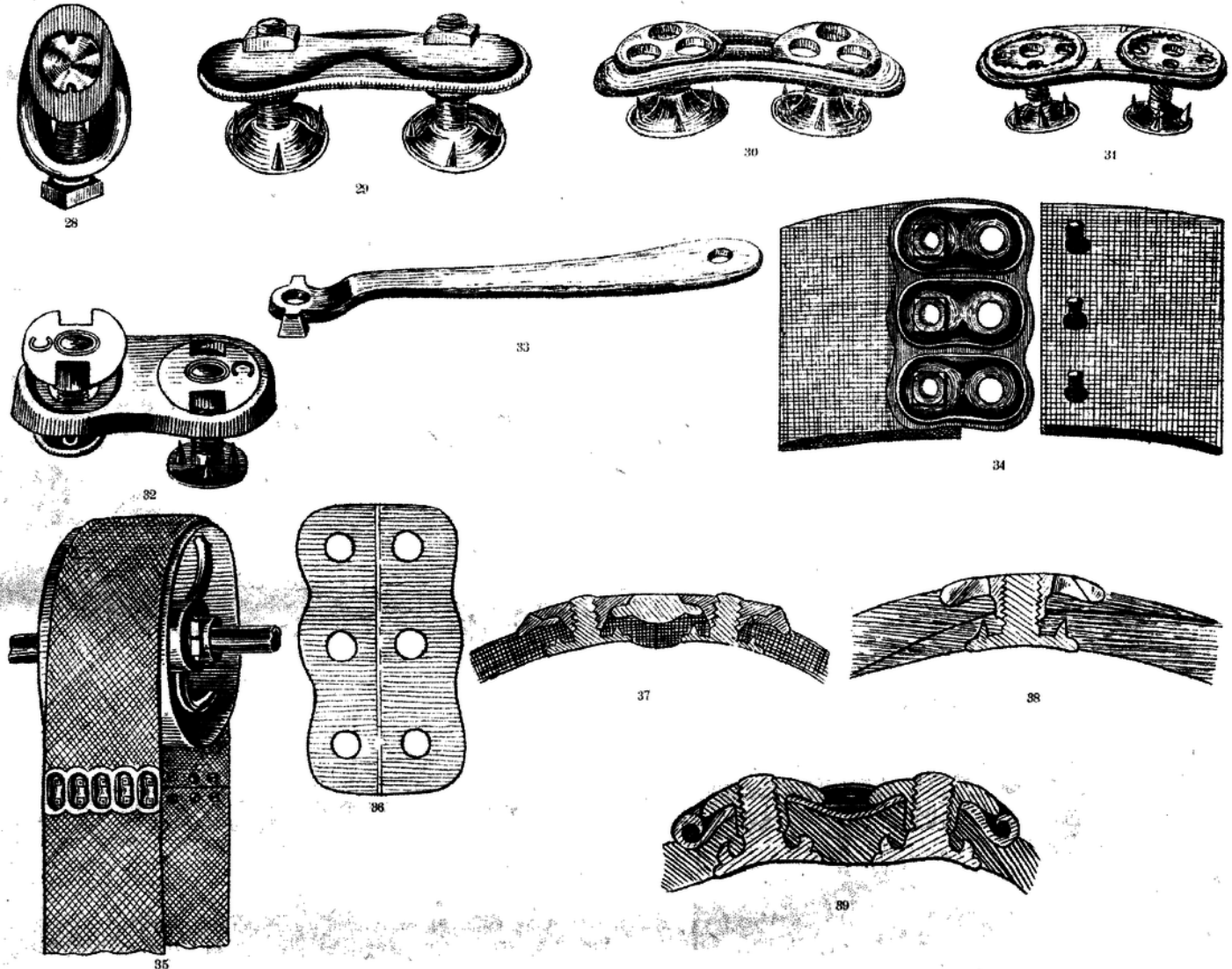
(Fortsetzung.)

Der Textilriemen erfordert infolge seiner eigenartigen Struktur eine ganz besonders sorgfältige Verbindung. Der grösste Teil der vorgenannten Verbindungen kommt hierfür überhaupt nicht in Frage. Dagegen sind die in Abb. 28 bis 39 veranschaulichten sogenannten „Jacksons Riemenverbinder“, deren Technik speziell die Verbindung der Textilriemen berücksichtigt, auch für verschiedene Fälle der Lederriemenverbindung geeignet.

Für den elastischen Textilriemen ist es ganz besonders vorteilhaft, dass die Schraubenmutter mit einem röhrenförmigen Ansatz versehen sind (Abb. 28), wodurch ein längeres Gewinde und dadurch ein besserer Halt erzielt wird. Als ein Vorteil und den Anforderungen des Textilriemens ganz besonders entsprechend muss das Eingreifen der konvexen Unter-

nur mit Mühe wieder zu entfernen. Abb. 34 zeigt die verbundene Stelle eines breiteren Riemens kurz vor der Vollendung, Abb. 35 einen reparierten Riemen, bei welchem ein neues Stück eingesetzt wurde. Die Verbindung macht auf beiden Seiten einen verhältnismässig günstigen Eindruck. Abb. 36 veranschaulicht die Lederlasche, die die Haltbarkeit der Verbindung verbessert, ohne die Verbindungsstelle ungünstig abzusteuern. Der Riemen schmiegt sich allen Breiten der Scheibenwölbung leicht an und ermöglicht so ein ruhiges, stossfreies Laufen. Bekanntlich ist das Nachspannen und Kürzen eines Textilriemens, sei dieser aus Balata, Gummi, Kameelhaar oder Baumwolle, immer eine bedenkliche Sache, die schliesslich bei der letztgenannten Verbindungsart den geringsten Schwierigkeiten begegnet.

Besteht bei einem Riemen die Gefahr, dass er mit seiner Oberfläche Personen oder Gegenstände streifen und verletzen könnte, so benützt man die in Abb. 30 ersichtliche Verbindung, bei der die Schraubenmutter versenkt sind und die Verbindung keine ungewöhnliche Erhebung aufweist.



lagsscheiben in die konkaven Oberplatten angesehen werden. Das Loch für den Bolzen wird hierbei vollständig umschlossen, so dass die Gefahr des Ausreissens bedeutend herabgemindert ist. Auf diese Weise wirkt der Druck nicht auf die Schraube, sondern auf die Platte, wodurch die Verbindung an Haltbarkeit gewinnen muss. Bei der Plattenverbindung Abb. 29 sind stets Lederlaschen anzuwenden, denn diese besitzen den Metalllaschen gegenüber erhebliche Vorzüge. Nur muss darauf geachtet werden, dass die Schraubenmutter stets fest angezogen werden und so bleiben, und dass die Unterlagsscheiben möglichst tief in die Riemen eindringen, damit die Lauffläche des Riemens eine glatte wird. Doch dürfen die Schrauben trotz des strammen Anziehens nicht überdreht werden. Bei den Verbindern 30, 31 und 32 sind diese Lederlaschen erst bei einer Riemenbreite von zirka 200 Millimeter und darüber erforderlich.

Die Verbindung der Riemenenden geschieht in folgender Weise: Man nagelt die genau rechtwinklig geschnittenen Riemenenden mit dünnen Stiften auf ein Brett stumpf und dicht zusammen. Passen die Kanten genau aneinander, so legt man die erforderliche Lederlasche, jedes Riemenende gleich weit überdeckend, darüber. Bei dem nun folgenden Lochen dienen die Lederlaschen als Schablone. Die Heftnägeln werden gelöst und die Schrauben von unten in die Löcher eingeführt. Das Niederdrücken des Riemens geschieht am besten mittels kurzer $\frac{1}{2}$ zölliger unten abgerundeter Gasrohrenden. Jetzt bringt man die Riemenenden zusammen, legt die Oberplatte der Verbinder auf und verschraubt mittels Schlüssels (Abb. 33) so fest wie möglich, da dieses von äusserster Wichtigkeit und es nötig ist, dass die Unterlagsscheibe und der Röhrenansatz sich ganz in den Riemen einpassen. Sollten die Schraubenmutter sich in der ersten Zeit lockern, so sind sie wieder nachzuziehen, doch sind überdrehte Schrauben

Abb. 37 gibt den Querschnitt eines verbundenen Textilriemens und Abb. 38 den eines Lederriemens wieder. Abb. 39 veranschaulicht den Querschnitt der röhrenförmigen Oberplatte, die sich namentlich bei Textilriemen fest dem Stoffe anschmiegt, ohne die Oberfläche zu verletzen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Verwendung der Sattlerartikel in Spinnereien und Webereien.

Im Deutschen Reiche gibt es eine grosse Anzahl Spinnereien und Webereien, in welchen sehr viel Lederarbeiten verwendet werden; trotzdem arbeiten kaum 150 Kollegen auf diese Artikel, weil 80 Proz. dieser Lederwaren aus Belgien und Frankreich bezogen werden. Wenn auch bei der Behauptung, die Rohleder in Deutschland eignen sich nicht zu diesem Artikel, die Einbildung eine Rolle spielt, so gibt wahrscheinlich der Preis den Ausschlag. Es kommt vor, dass die belgische Ware, trotz der hohen Zölle pro Quadratmeter 5 bis 7 Mk. billiger geliefert wird als die deutsche Ware. Dazu kommt noch, dass in Belgien Spezialfabriken bestehen, wogegen in Deutschland die Spinnereiartikel nur in Treibriemenfabriken angefertigt werden. So wird in ersteren bedeutend grössere Sorgfalt auf die Aufertigung verwendet, und dies ist bei diesen Artikeln die Hauptsache. Die Lederwaren ersetzen hier die Menschenhände, denn sie teilen die Wolle und drehen den Faden. So sind wir zunächst in der Wollspinnerei mit den grossen Krempeln. Kommt die Wolle aus diesen heraus, so geht sie durch die Florteller oder Kontinierriemen. Je nach Grösse

der Maschinen laufen bis 180 Stück Riemchen geschränkt nebeneinander; dieselben haben eine Breite von 7 bis 12 Millimeter und eine Länge von 80 Zentimeter bis 2 Meter. Die Riemchen werden endlos zusammengeleimt und mit der Maschine oder mit Pergamentriemchen genäht. Die Hauptsache ist hierbei, dass die Kanten sehr gut abgezogen sind, da sich sonst der Flor anhängt. Von hier geht der geteilte Flor durch die Nitschelhosen. Diese werden aus gutem Rindleder hergestellt, und da dieselben in der Stärke ganz gleichmässig sein müssen, so können höchstens zwei Hosen aus einer Haut geschneitten werden. Die Stärke beträgt 4 Millimeter, die Breite bis 1 Meter und die Länge 1 bis 2 Meter. Bei diesen Hosen wird die Fleischseite des Leders nach aussen genommen. Um diese rau zu bekommen, wurde dieselbe früher mit Sandpapier abgerieben. Jetzt werden mit dem Reissmesser Riefen gezogen, entweder kreuzweise, so dass wie bei einer Wagenmatratze Karos entstehen, oder ringförmig. In einem Teil Fabriken sind hierzu Maschinen aufgestellt, welche die fertig geleimten Hosen riefeln. Nach diesem werden die langen Seiten ausgeschärft und zusammengeklebt. Da die Kittstelle doch etwas hart wird, so werden auch in verschiedenen Fabriken diese Stellen von innen zusammengenäht; selbstverständlich darf von der Naht nichts zu sehen oder zu fühlen sein. Am Schluss werden an den Enden Knöpfe mit Kupfernieten befestigt, damit die Hosen nicht von der Walze heruntergleiten. Für diese Arbeit gibt es im Akkord bis 2,50 Mk. Der Preis für die Hose schwankt je nach der Grösse von 40 bis 80 Mk. für das Stück.

Zu den Baumwollspinnerei-Artikeln wird vor allem Kalbleder verwendet. In Mittweida i. S. sind Gerbereien, welche nur Leder zu diesem Zwecke fabrizieren. Hier werden auch eine Anzahl Mädchen und Frauen beschäftigt, die kleine Lederhülsen antertigen und diese auf Spindeln aufschleien, welche die Fäden beim Drehen festhalten.

In den Wollkammereien, wo die Vorarbeiten für Kammgarn gemacht werden, verwendet man Laufleder; diese haben verschiedene Längen und Breiten; meist sind sie 1 bis 1,50 Meter lang und 25 bis 50 Zentimeter breit. Sie werden ebenfalls endlos zusammengeklebt. Die Leder laufen zwischen zwei Eisenwalzen, wo sie die Wolle beim Kämmen festhalten. Das Leder muss ganz weich und geschmeidig sein, da es sonst sofort bricht. Wie gross der Umsatz in diesem Leder ist, zeigt, das eine Wollkammerei in Sachsen allein jährlich für 15000 bis 18000 Mk. derartige Leder bezieht; sie kommen fast alle aus dem Auslande, wo auch die Maschinen hergestellt werden. Die Frottierleder haben denselben Zweck wie die Nitschelhosen; sie sind nur kleiner und werden aus sämischgarem Leder hergestellt.

In den Webereien finden wir neben den kleinen Sachen wie Prellleder, Geschirriemchen usw. Schlagriemen, welche einen grossen Teil Arbeit und viel Leder beanspruchen. Heute werden diese meist aus chromgarem Büffelleder angetertigt. In einer Breite bis 50 Millimeter werden Rollen von 50 bis 100 Meter doppelt oder auch dreifach zusammengekläut, so dass eine Stärke bis 20 Millimeter herauskommt.

Noch eine ganze Anzahl anderer Artikel werden angetertigt, von denen der Sattler überhaupt nicht weiss, was sie für eine Funktion zu erfüllen haben. H. R.

Aus der Lederwarenbranche.

Damenkoffer. Die berühmte Leipziger Engrosmesse bietet dem schaulustigen Publikum viel Sehenswertes, in weit grösserer Masse wohl aber dem Interessenten, für den sie ja eigentlich zweckentsprechend eingerichtet ist. Die Aussteller bringen ihre Erzeugnisse zum Vorschein und bieten sie, verbunden mit riesiger Reklame, in grösster Zuverlässigkeit an, und der Käufer macht seine Bestellungen je nach Bedarf.



Auch unsere Fabrikanten und Kommissionäre sind zahlreich vertreten, aus aller Herren Länder sind sie da. Oesterreich, Frankreich, England, Russland seien nur genannt. Ungezählt auch aus den Orten des Deutschen Reiches, in denen unser Handwerk blüht.

Und was ist da nicht alles ausgestellt: Sachen von mehreren hundert Mark Wert, aus dem feinsten Material, mit den teuersten Beschlägen,

hochelegant — und nicht weit davon Stapel- und Grosware, bis herunter zu den billigsten Artikeln aus Kunstleder und Imitationen. „Nach nie Dagewesenes“ und „letzte Neuheiten“ paaren sich friedlich mit alten Mustern von vor 20 Jahren.

Fielen nun in der Portefeulles- und Lederwarenbranche, ausgenommen einige kleinere Neuerungen, diesmal keine Welt und Markt erobernden Stücke auf, wie es seinerzeit die Trapez- und Ueberschlagtaschen waren, so kam in der Kofferbranche ein Exemplar zur Vorführung, welches gesetzlich geschützt ist (D. R. G. M. Nr. 529445) und einen sehr gefälligen Eindruck machte: ein praktischer Damenkoffer.

Es ist eine Kombination von Blusen- und Hutkoffer, bringt also zwei Koffer in einen vereinigt, ohne bedeutende Vergrösserung und Gewichtszunahme. Er wird fabriziert wie üblich, in Rohrplatte mit Segeltuch bezogen und in einfacherer billigerer Ausführung in Holz mit Panamabezug. Zwei polierte Bügel, ein dauerhaftes Schloss und eine schöne Schablomierung geben ihm ein gutes Aussehen. Innen gut ausgehäutet resp. kaschirt, ist das eigentliche Futter dunkelroter Satin.

Alle Gebrauchsgegenstände sind auf leichte Weise unterzubringen und ist dafür gesorgt, dass beim Transport nichts gedrückt oder gar beschädigt wird.

Die rechte Hälfte des Koffers ist für die Aufnahme einer Anzahl Blusen oder Kostüme bestimmt. Zu diesem Zwecke ist eine Querleiste angebracht, welche, mit Einschnitten versehen, die Bügel trägt. Das Herausrutschen der Bügel und des Bügelhalters, welcher auch herausnehmbar ist, wird aber, wenn der Koffer beim Transport gekippt wird, durch den über den Bügelhaken und den Halter festgreifenden Deckel verhindert. Ausserdem können die Blusen unten an der Packgarte angesteckt werden, während die Kostümstücke durch den Kleiderhalter mit der Querleiste durch Gummiband verbunden werden können.

Die linke Hälfte enthält vier Hutplätze, auf welchen die Hüte mittels Hutnadel festgesteckt werden können. Im Deckel rechts befindet sich ein Behälter für Toilettenartikel, während an der Vorderwand eine Tasche für andere kleine Gebrauchsgegenstände angebracht ist.

Der Unterkoffer ist zur Aufnahme der Wäsche und Röcke vorgesehen. Zum Festhalten derselben dienen zwei Schnallgurten. In der Ecke befindet sich ein geschlossenes Fach für Schuhe. Damit man nun bequem zu den Sachen gelangen kann, ist die Vorderwand zum Aufklappen.

Der Koffer kann ausserdem auch zu jedem anderen Zweck, beispielsweise als Herrenkoffer, benutzt werden, da ja die Hut- und Blusenhalter herausnehmbar sind.

Aus der Abbildung ist der praktische Wert des Koffers sehr gut ersichtlich und bewegen sich die Preise dafür in angemessenen Grenzen. Wyc.

Patentschau

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

Angemeldetes Patent: Kl. 28a. M. 48 358. Aus Wachs, Paraffin und Terpentin bestehendes Imprägnierungsmittel für Leder, Jos. Maier, Passau-Grünau, N.-Bayern.

Gebrauchsmuster: Kl. 33b. 553 654. Kofferrahmen aus Profilmaterial, dessen Wulst gleichzeitig Regennute am Koffer bildet. Firma C. Lohmann, Bielefeld. — Kl. 56a. 552 512. Peitschenriemen-Verbindungszwinge. Anton Brylla jr., Rybnik, O.-S. — Kl. 56b. 552 383. Reitsattel mit Luftkissen. Otto Merker jr., Tauer, Brandenburg. — Kl. 56h. 552 673. Packsattel. Friedr. Krupp A.-G., Essen a. d. Ruhr. — Kl. 56b. 550 828. Packsattel mit Traggestell für den Transport eines Rohres oder einer anderen Last in Längs- oder Querstellung. Schneider u. Cie., Paris und Le Creusot. — Kl. 56a. 549 879. Spitzkummet. Peter Müller, Mayen, Rheinland. — Kl. 56b. 549 719. Steigbügel mit selbsttätiger Auslösevorrichtung. Peter Grzibek, Königshütte, O.-S.

Fachtechnischer Briefkasten

6. Reinigen und Färben. Wie reinigt man Antilopen-, Samt- und Sämschleder, oder wie kann man dasselbe dunkel bzw. schwarz färben, ohne dass es speckig und hart wird? B. H in L.

7. Vulkanfibre-Platten. Wer kann mir Bezugsquellen für diese Platten nennen? P. R. in D.

Kollegen, welche ein Interesse daran haben, dass die Fachbeilage unseren Mitgliedern wirklich eine Stütze sein soll, werden gebeten, die im Briefkasten gestellten Fragen rege zu beantworten. Bisher sind aus den Kollegenkreisen nur sehr selten Antworten eingegangen.

Die Redaktion.

Patente Warenzeichen etc. durch **Ingen. Bues,** Patent-Bureau, Bielefeld, Telephone 1110

Aufklärende Broschüre kostenfrei.
Spezialität: **Fahrrad-Autobranche.**

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der Fachbeilage erscheint am 4. Juli. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 20. Juni, alle anderen Arbeiten bis zum 25. Juni an die Redaktion einzusenden.