

Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuiller-Zeitung

Nummer 7

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

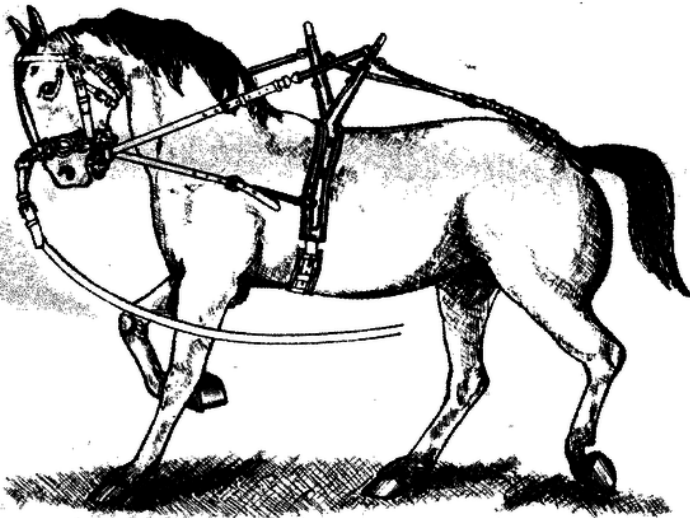
4. Juli 1918

Inhalt: Dressurartikel. III. — Aus der Wagenbranche: Der Klubsesselwagen. — Zur Geschichte des Wagenfensters. — Montieren der Treibriemen. (Schluss). — Kleine Notizen. — Patentschau. — Briefkasten der Redaktion.

Dressurartikel.

III.

Als letztes und wirksamstes Dressurmittel kommt der „Spanische Reiter“, in Verbindung mit dem Kappzaum in Betracht. Der Kappzaum ist ein ausgesprochenes Zwangsmittel mit unfehlbarer Wirkung. Derselbe ist auch kein eigentliches Dressur-, sondern vielmehr ein Bändigungs- mittel. Deshalb wird er auch bei bössartigen und widerspenstigen Pferden angelegt, wenn sie in die Schmiede gehen, oder wenn das Pferd zu anderen ähnlichen Zwecken vorgeführt werden soll. Als Dressurmittel in der Reitbahn wird er nur noch in ganz vereinzelt Fällen angewendet, weil seine Konstruktion und Wirkung in keinem Vergleich zu der sonst üblichen Bezäumung steht. Die damit erzielten Resultate werden deshalb, sobald er weggelassen wird, wieder illusorisch. Es besteht fernerhin die Gefahr, dass bei ungeschickter Führung seitens des Dresseurs das Pferd überreizt wird und krankhafte Veranlagungen noch begünstigt werden. Aus allen diesen Gründen ist der Kappzaum bis auf wenige Ueberbleibsel aus der Reitbahn verschwunden. In einzelnen Fällen höchstens, wo Pferde durch aussergewöhnliche Kraft oder Störrigkeit ihren Willen durchzusetzen suchen, wird man die Zuflucht zum Kappzaum nehmen. Die Wirkung des Kappzaumes äussert sich am stärksten durch die Konstruktion des Nasenbandes. Das letztere besteht aus einem eisernen Bügel mit Scharnier versehen. Dieser Bügel wird zwar mittels eines



schwachen Lederpolsters gefüttert, übt aber trotzdem bei der geringsten Bewegung einen ungemein starken Druck auf das Nasenbein aus. Um das Pferd hier vor Verletzungen zu schützen, müssen die Backenstücke stets so hoch geschnallt werden, dass der Eisenbügel vollständig auf dem Nasenbein zu liegen kommt. Bei zu lang geschnallten Backenstücken wird der Bügel über die Spitze des Nasenbeins zu liegen kommen und sind Verletzungen fast unausbleiblich. Die Masse für das Lederzeug am Kappzaum sind folgende: Kopfstück 70 cm lang, mit festen Kehlräumen, letzterer 105 cm lang. Die Backenstückstrupfen sind 22 cm lang. Stirnband innere Weite 32 cm. Stirnriemen zum Tragen des Nasenbügels 55 cm lang. Letzterer wird durch eine am Stirnband genähte Schlaufe geführt und in eine auf dem Kopfstück befindliche Schnalle geschnallt. Die Backenstücke sind 24 cm lang, 23 cm breit. In den Nasenbügel werden in die hinteren Oesen gleichfalls Schnalle und Strupfen genäht. Das Nasenpolster wird aus weichem Sämschleder hergestellt und mittels mehrerer Schnallgürtel am Bügel festgehalten. Die zweite Kehlräumestrupfe ist 25 cm lang, Schnallenteil 50 cm.

Als ein Dressurmittel mit erhöhter Wirkung gilt auch der gleichzeitig hier mit vorgeführte „Spanische Reiter“. Er ist jedoch kein Zwangsmittel in dem Sinne wie der eben beschriebene Kappzaum. Die Vorteile des „Spanischen Reiters“ gegenüber dem Longiergurt bestehen in der Hauptsache darin, dass die Zügelstellung weit mehr in die natürliche Lage gebracht werden kann. Er eignet sich deshalb sehr gut zur Aufrichtung des Pferdes und zum Vorziehen der Hinterhand. Die Verwendung des Schwanzriemens ist hier zum Festhalten der Gabel notwendig. Der „Spanische Reiter“ ist insofern auch vorteilhaft, als er in allen Teilen elastisch gehalten ist. Der Reiter selbst ist entweder aus Holz mit Stahlfedern,

oder aus Kautschuk, und Zügel, wömöglich auch Schwanzriemen, mit Gummieinsätzen versehen. Das Pferd hat dadurch, obwohl es in eine Zwangshaltung gebracht wird, immer noch einigermaßen Bewegungsfreiheit. Der hier bildlich vorgeführte „Spanische Reiter“ ist der sog. Blakwell'sche (englisches Patent), mit gleichzeitig dazu konstruierten Zügeln und Schwanzriemen. Derselbe ist ganz aus Kautschuk, daher äusserst elastisch und stabil. Die Stellung der Zügel lässt sich durch getroffene Einrichtungen leicht und beliebig regulieren. Er ist wohl erheblich teurer als die älteren hölzernen Reiter, aber er ist auch gleichzeitig das vollkommenste, was auf dem Gebiete der Dressurartikel bisher geleistet wurde.

Z.

Aus der Wagenbranche.

Der Klubsesselwagen. Die letzte Berliner Autoausstellung 1911 brachte als Neuheit u. a. die Klubsesselgarnierung bei Karosserien. Seitdem ist nun die Klubsesselpolsterung im Karosseriebau so in Schwung gekommen, dass man über die Art der Klubsesselpolsterung wohl einmal näher eingehen kann. Die erste Anfertigung dieser Polsterung, die ich Gelegenheit hatte mitzumachen (es war direkt nach der Ausstellung), war Stuhlarbeit, d. h. in die Karosserie wurde die auf hierzu angefertigten Stühlen gebaute Polsterung angebracht. Die Mittellehne hatten beide Stühle gemeinsam und war wie die Seitenarmlehnen nicht an der Stuhlform, sondern an der Karosserie angebracht. Die Rücklehne war mit dem Sitz mittels eines Scharniers verbunden und konnte der Sitz, in durchlochten Schienen laufend, durch einen Handgriff in jede gewünschte Lage gebracht werden, steil und schräg.

Die Anfertigung dieser Polsterung glich so ziemlich denen der Klubsessel oder Sofas.

Die Rücklehne wurde gegurtet, mit Federn versehen, die in der Art, wie die Polsterung werden sollte, abgeschnürt wurden und darüber das Polster gearbeitet in Façon, Nessel und dann Leder. Der Sitz wird ebenso gearbeitet.

Heute wird diese Art wohl nicht mehr viel gemacht werden wegen der Umständlichkeit und damit verbundenen Kosten. Die Klubsesselpolsterung hat eine Vereinfachung erfahren, manchmal natürlich eine solche Vereinfachung, dass man unwillkürlich lachen muss über das, was da als Klubsesselpolsterung herumgefahren wird.

Ueber die bei guten Wagen jetzt vielfach angewandte Machart will ich einige Zeilen schreiben. Die Karosserie ist genau dieselbe wie bei gehoffenen Matratzen (d. h. sie ist mit Sitzrahmen versehen, der bei Stuhlpolsterung wegfällt). Die Seitenteile und Mittellehne beim Hintersitz werden auf hierzu angefertigten Holzgestellen aufgebaut und dann in die Karosserie auf den Sitzrahmen aufgeschraubt. Die Anfertigung einer Mittellehne ist kurz folgende: Auf das Holzgestell werden 4 kleine Armlehnenfedern genagelt und abgeschnürt, hierauf in Façon gearbeitet, die vordere Kante scharf abgarniert (man kann auch eine Teppichkante anbringen), dann in Nessel gearbeitet und mit Leder überzogen und in einer Höhe von zirka 25 cm zieht man 3-4 Knöpfe ein oder bringt ein sauber gearbeitetes Beleg (Verzierung) an. Die vordere Nagelkante deckt man mit einer Holzleiste, die sauber rund geputzt ist, mit Leder bezogen und an der Innenseite mit Holzstiften versehen zum Aufstecken auf die Nagelkante. Die Lehne wird dann fertig auf das Sitzbrett der Karosserie aufgeschraubt. Die Anfertigung der hinteren Matratze geschieht am zweckmässigsten auf hierzu angefertigten Holzrahmen, die dann in die Karosserie eingehängt und unten festgeschraubt werden.

Der Rahmen wird gegurtet und entsprechend Federn aufgenäht, die dann in der ungefähren Höhe als die Matratze Bauch haben soll, abgeschnürt und ebenfalls in Façon und Nessel gearbeitet, und ist beim Abgarnieren der seitlichen Kanten darauf zu achten, dass sie dicht an den Seitenlehnen und Mittellehnen schliessen. Da wo das Beleg (Verzierung) angebracht werden soll, muss natürlich tiefer garniert werden, damit sich Kopf und Bauch gut abheben.

Im Anbringen der Verzierungen, die beim Abheften beliebt sind, kommen hier die mannigfachsten Variationen vor, doch möchte ich bemerken, das Einfachste wirkt am feinsten.

Die Vordermatratze kann ebenfalls auf hierzu angefertigten Rahmen garniert werden; in der Regel jedoch werden diese auf gutem Pappwerk auf dem Garnierahmen gearbeitet, ausgeschnitten und dann eingehängt, im Gegensatz zu den Hintermatratzen, die fix und fertig nur eingehängt und unten festgeschraubt werden.

Ebenso lassen sich an der Seite des Vordersitzes Armlehnen anbringen, die dann aber in entsprechender Höhe verkehrt angenagelt werden und in Façon gearbeitet, so dass sie dann mit denen im Hintersitz einige Ähnlichkeit haben, jedoch wird diese „Armlehnwulste“ wenig gemacht, weil sie viel Platz fortnimmt und den Sitz zu sehr beengt. Die Kissen werden auf Federkasten direkt aufgarniert und in der Regel glatt gehalten, der Kissenboden angekedert.

Ich denke hiermit im grossen und ganzen wohl die gebräuchlichste Machart der Klubsesselpolsterung geschildert zu haben. Ich hoffe jedoch, dass sich Kollegen finden, die dieses Gebiet beherrschen und zur Anregung in Kollegenkreisen ebenfalls ihre Meinung zum Ausdruck bringen. Auf diese Art kann vielleicht festgestellt werden, inwieweit die Methoden auseinandergehen, und für den Fachmann sind dann die Differenzen im Akkordpreise eher verständlich, wenn man über die Machart Näheres weiss.

S.

Zur Geschichte des Wagenfensters.

Grossvaters Postkutsche. — Das Rahmenfenster. — Das automatische Fenster. (Nachdruck verboten.)

Wir moderne Menschen können uns glücklich preisen, dass die Postkutschenzeit seligen Angedenkens uns erspart geblieben ist. Sie war an Qualen reich, die durch alle Poesie der damaligen Art des Reisens nicht aufgewogen werden konnten. Eines der grössten Schrecknisse bildeten die Fenster, die bei den älteren Wagen aus einfachen, in Scharnieren drehbaren Scheiben bestanden, die natürlich nicht schliessen und Wind und Regen durchliessen. Das war aber noch nicht ihre schlimmste Eigenschaft; das Fürchterlichste war vielmehr das unausgesetzte Quietschen, und wenn die Leute früherer Jahrzehnte auch gewiss bessere Nerven hatten, so bringen doch Schriftsteller wie Börne und andere uns so recht das Missbehagen zum Bewusstsein, mit der die damit verbundene Marter früher ertragen werden musste. Die Scheiben waren so angeordnet, dass sie bei geöffnetem Zustande sich nach aussen neigten. Es ist nun ganz selbstverständlich, dass ein die Scheibe auf der Innenseite treffender Luftstrom zurückgeworfen und in das Wageninnere abgeleitet wurde, wodurch beständiger Zug entstand. Man war also während der Fahrt meist verurteilt, bei geschlossenen Fenstern zu fahren; das Quietschen der Scharniere blieb allerdings dadurch nicht erspart. Ein gewaltiger Sprung vorwärts waren die Rahmenfenster, die wir alle von den Eisenbahnen her kennen, und die auch einen gewissen Entwicklungsgang durchgemacht haben. Die alte Methode bestand darin, dass das Fenster in die Falzführung entweder locker oder mit starker Klemmung eingesetzt wurde. Im ersteren Falle konnte es an dem durchlochtem Zugriemen mittels eines Knopfes in verschiedenen Höhen festgehalten werden; die Betätigung war leicht, aber das Fenster klapperte in der Führung und konnte kaum als Verbesserung gelten. Im zweiten Falle war die Führung meist so geklemmt, dass eine grosse Kraft dazu gehörte, das Fenster auf- oder abwärts zu bewegen. Die Scheiben in den D- und Luxuszügen, oder in den neueren Wagensystemen überhaupt, zeigen eine Federkonstruktion, die den Rahmen an die Falze drückt und so tatsächlich das Klirren verhindert, dagegen die Betätigung nicht wesentlich erleichtert. Bei unseren Omnibussen, Droschken und Automobilen finden wir durchweg zum Öffnen der Wagenfenster nur diese Konstruktion des Falzrahmens, der niemals gestattet, das Fenster auf beliebige Höhe einzustellen und bei längerem Regenwetter sehr leicht quillt und nicht betriebsfähig bleibt. Vorübergehend sind Fenster aufgetaucht, die in ihrer Mitte um eine Horizontalaxe drehbar sind, aber sie konnten das Feld nicht behaupten; wir sehen sie noch als Vorderscheiben in den Berliner Omnibussen, allerdings nur an der Wagendecke in kleinstem Massstabe.

Auffallend war es, dass mit dem Aufkommen des Kraftwagens nicht die Aera eines neuen Systems für Wagenfenster begann. Es wurde damals mit so viel altem Zopf aufgeräumt, der noch an den alten Karosserien klebte, und andererseits waren die Ansprüche des Publikums so gestiegen, dass man sich wundern muss, dass dem unpraktischen Rahmenfenster nicht der Garaus gemacht wurde.

Erst der neuesten Zeit war es vorbehalten, uns das automatische Wagenfenster zu schenken, das jetzt langsam wie alles Neue seinen Einzug zu halten beginnt. Nach dem unbegreiflichen Gesetz der Duplizität der Ereignisse tauchten gleichzeitig mehrere Arten empor; sie sehen sich aber alle mehr oder weniger ähnlich und bestehen aus einer an der inneren Wagenführ angebrachten Klinke, die nach beiden Seiten drehbar ist. Bei Betätigung löst sich automatisch eine Sperrfeder, die bisher den Rahmen andrückte, dann hebt oder senkt sich das Fenster im selben Masse, in dem die Klinke gedreht wird. Diese Betätigung ist so einfach, dass man einen Widerstand gar nicht spürt. Ist die Scheibe auf der gewünschten Höhe angekommen, so wird die Klinke losgelassen, die von selbst in die alte Stellung zurückschnellt und dadurch die Sperrvorrichtung in Tätigkeit setzt, so dass die Scheibe durch eine Feder wieder an den Rahmen gepresst wird. Die Uebertragung der Klinkenbewegung auf den Rahmen geschieht durch Storchschnabel oder Zahnradgetriebe. Ersteres dürfte wohl vorzuziehen sein, da es die einfachere und störungsfreiere Konstruktion darstellt.

Das automatische Wagenfenster vereinigt tatsächlich die Erfüllung aller Forderungen, es ist spielend regulierbar, quietscht nicht und lässt sich, ohne dass man seinen Sitz verlassen muss, bequem mit einer Hand in jede beliebige Höhe einstellen, so dass wir von der Bevormundung des durchlochtem Riemen freikommen, der uns die Einstellhöhe niemals zu Dank machen konnte. Wir haben hiermit im Karosseriebau wieder einmal einen grossen Schritt nach vorwärts getan, und es ist anzunehmen, dass wir in Anbetracht des grossen Abnützungskoeffizienten im Automobilismus schon in fünf Jahren das alte unpraktische Zugfenster nicht mehr sehen werden.

Für die Eisenbahnverwaltung bedeutet eine Umkonstruktion eine zu grosse Ausgabe, als dass wir sie ihr zumuten dürften; vielleicht haben wir aber doch die Freude, die neuerlich eingestellten D-Zugwagen mit dieser Bequemlichkeit versehen zu erblicken. Tik.

Montieren der Treibriemen.

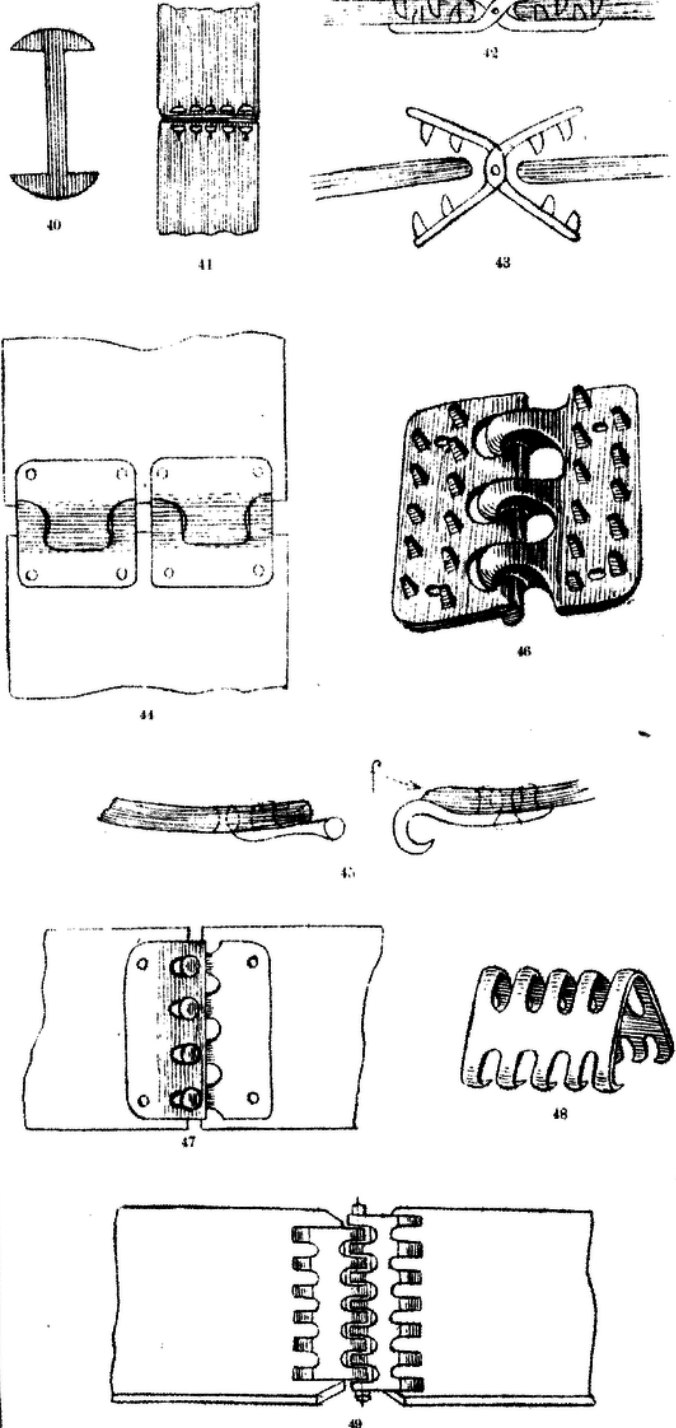
(Schluss.)

Der Vollständigkeit halber sollen auch die altbekannten Greens Riemenrieten (Abb. 40) mit in die Reihe gestellt werden. Abb. 41 zeigt die selbstredend nur für einfache Riemen geeignete Verbindung, bei der namentlich darauf geachtet werden muss, dass die Bindungsstelle nicht aufragt.

Ebenso bekannt ist der inzwischen mehrfach verbesserte Riemenverbinder, der im Jahr 1877 J. Bachmann patentiert wurde. Die ursprüngliche Zangenform (Abb. 42 u. 43) wurde bald dahin verbessert, dass die Enden im Scharnier in äusserst einfacher Weise gekuppelt werden konnten (Abb. 44). Beim Eintreiben der Zacken in den Riemen ist darauf zu achten, dass die Scharnierteile genau winklig zur Riemenkante befestigt werden. Das Ende des Riemen, welches auf die Wölbung des Scharniers zu liegen kommt, ist wie bei Abb. 45, Fig. 1, ein wenig abzuschärfen, so dass keine

Erhöhung entsteht. Abb. 46 veranschaulicht die gezahnte Seite des Verbinders und Abb. 47 die obere Seite desselben. Die Anwendung ist gegenwärtig keine ausgedehnte, denn bei grosser Geschwindigkeit und kleinem Scheibendurchmesser macht sich das Schlagen der Verbindung unangenehm bemerkbar.

Grosse Ähnlichkeit mit diesem hat der sogenannte Jägersche Riemenverbinder. Zwei gestanzte Teile, deren einer in Abb. 48 dargestellt ist,



greifen genau ineinander ein. Die Verbindung erfolgt durch einen Transparenfederrahmen, der so stark sein muss, dass er die vorhandene Öffnung ausfüllt. Die beiden Klammern werden winklig in den Riemen eingeschlagen (Abb. 49). Das Anbringen dieses Verbinders erfordert ebenfalls nur wenig Zeit. Ein weiterer Vorteil ist die rasche Löslichkeit der Verbindung. Dieselbe erfolgt einfach durch Herausziehen des umgaren Riemen.

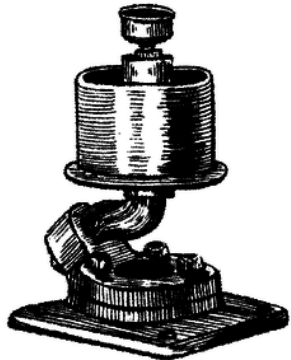
Riemenspanner.

Während man Riemen unter 10 Zentimeter Breite am bequemsten erst nach dem Binden auf die Scheibe bringt, müssen alle breiteren Riemen in richtiger Lage und Spannung geschlossen werden. Der durch Abb. 50 dargestellte Spanner fasst die Riemenenden in geriffelten Klammern und

zur Verwendung kommen. Der vorstehende „halbgeschränkte“ Trieb beansprucht den Riemen ungünstiger als der Kreuztrieb, weil er den Riemen an den Ablaufstellen hochkantig zur Seite biegt und die eine Kante dabei einen grösseren Weg als die andere zurückzulegen hat. Man kann den Nachteil, der in der einseitigen Ausnutzung des Riemens liegt, vermindern, indem man eine Leitrolle hinter der Ablaufstelle der kleinen Scheibe möglichst nahe der grossen Scheibe anbringt. Einfacher ist es, einen Riemen mit unsymmetrischem Querschnitt zu verwenden. Der in Abb. 58 veranschaulichte Halbkreuzriemen (Patent Gehrrens) erleichtert die Ablenkung vollkommen befriedigend.

Das Gleiten des halbgeschränkten Riemens auf einer Scheibe entspringt einem anderen Gesetze; er umschlingt sie dann so, dass er möglichst den kürzesten Weg annimmt. Darum erfordern die kleinen Scheiben aller senkrechten Wellen, die von liegenden Wellen mit grossen Scheiben angetrieben werden, sehr grosse Breite. Gleitet der Riemen beim Anlassen der grossen Scheibe und senkrechten Welle, so steigt er dabei nahezu bis in die Höhenlage der liegenden Welle auf; gleitet er nicht, so streckt sich das straffe Trum beim Anziehen so stark, dass das lose Trum sinkt, und der Riemen im Gegenteil tiefer aufläuft.

Für beliebig verschränkt liegende Wellen lassen sich durch Anbringen von Riemenleitern oder Leitrollen sogenannte Winkeltriebe herstellen (Abb. 59). Sowohl für das straffe als auch das lose Trum ist meistens je eine Leitrolle erforderlich; letztere drehen sich auf festen Zapfen. Geht ein Trum in wagerechter Ebene, so muss die Achse der Leitrolle lotrecht stehen (Abb. 60). Dagegen muss für die lotrechte Ebene des Trums die Leitrollenachse wagerecht stehen (Abb. 61). In vielen Fällen liegt aber die Ebene eines Trums schräg; in diesem Falle ist der Zapfen der Leitrolle nach jeder Richtung (innerhalb gewisser Grenzen) verstellbar anzubringen, damit seine Achse senkrecht zur Ebene des Trums gerichtet werden kann.



60



61

Bei entsprechender Einstellung des gekröpften Zapfens und seines auf der Grundplatte drehbaren Tellers, auch je nach der Befestigung der Platte an der Wand oder Decke, kann zu diesem Zwecke die Konstruktion Abb. 60 u. 61 benutzt werden.

Ein anderes Beispiel der vielen Arten von Universaleinstellungen zeigt der Wandriemenleiter der Peniger Maschinenfabrik (Abb. 62). Hier lässt sich der Zapfen der Rolle schräg stellen, indem die geriffelte Unterlagsplatte unten an dem geschlitzten, geriffelten Bogenstück an anderer Stelle festgeschraubt wird. Das Bogenstück sitzt mit einem abgedrehten Ringe drehbar in dem schellenartig ausgebildeten Kopfe des Konsols. Dieses kann an der Wandplatte oder an einer an der Decke hängenden Säule der Höhe nach verstellbar werden.

Bordränder oder Flantschen verderben den Riemen, indem sie seinen Rand aufbiegen, ihn sogar aufsteigen lassen und dann durchschneiden oder stark beschädigen. Berechtigt sind sie nur in Ausnahmefällen, zum Beispiel am unteren Rande von Scheiben mit senkrechter Welle zur gelegentlichen Unterstüzung des Riemens; sie sollen mehr als 5 Zentimeter vorstehen und nicht mit der Scheibe, sondern lose laufen oder ganz feststehen (siehe Abb. 62, Fig. r).

Bei besonders schwierigen Riemenleitungen kommt es öfter vor, dass die Riemen ablaufen oder auf eine Seite auflaufen. In diesem Falle sind meistens Aufstellungsfehler vorhanden, sei es, dass die Neigung schlecht ausgeprobt wurde oder dass die Wölbungen der Scheiben nicht richtig zueinander passen. Anstatt derartige Störungen an der Quelle zu beseitigen, hilft man sich in der Praxis mit der Verwendung von Riemenablenkern.

Bei jeder Neuanlage sollte möglichst danach gestrebt werden, den Riementrieb so einfach als möglich zu gestalten. Riemenleiter, die im allgemeinen ganz gute Dienste leisten, sind zu vermeiden, da sie selbst in der besten Ausführung und Anordnung immer eine Beaufsichtigung verlangen und Schmiermittel verschlingen. Je einfacher die Riemenanlage ist, desto rationeller arbeitet sie.

C. Micksch.

Kleine Notizen

Ein Riesentreibriemen. Bei der Fabrik für Idealleder, Aktiengesellschaft in Wiltz (Luxemburg), wurde seitens eines österreichischen Eisenwerkes ein Riemen bestellt, welcher wohl der teuerste bisher in Europa hergestellte sein dürfte, nicht wegen der Breite, sondern wegen der grossen Länge, Lederstärke und Spezialkonstruktion. Er ist 63 Meter lang, 1090 Millimeter breit, besteht aus vier wasserdicht aufeinander verleimten Bahnen aus Patent-Idealleder und soll 2650 Pferdekräfte bei einer Geschwindigkeit von 28 Metersekunden übertragen. Ausserdem aber muss er zeitweise durch Wasser laufen. Er kostet die Kleinigkeit von 26 400 Mk.

Vom Kummel. Zu enge Kummets schneiden dem Pferd den Atem ab. — Zu weite Kummets drücken das Pferd am Widerrist, an den Schulterblättern usw. — Zu schwere Kummets belasten die Vorhand des Pferdes in unnötiger Weise. Ein gut passendes Kummel liegt in gleicher Richtung parallel mit dem Schulterblatt, seitlich dem Halse und nach hinten den Schultermuskeln dicht an; vorn (an der Brust) lasse es Raum, dass die Hand hindurch kann, und eine Kammer lasse den oberen Halsrand (Kamm) frei.

Luftdichtes Leder. Der Technischen Beilage des „Berliner Tageblattes“ entnehmen wir folgendes Rezept: Ein einfaches Mittel, dünnes Schaffleder bzw. Glacéleder luftundurchlässig zu machen, ohne dass die Farbe des Leders verändert wird oder die Geschmeidigkeit leidet, besteht darin, dass das Leder mehrmals mit einem Zaponlack bzw. einer dünnen Zelluloid- oder Kollodiumlösung bestrichen wird. Zur Selbstbereitung einer geeigneten Lösung könnte man z. B. 4 bis 6 Teile farblose Zelluloidabfallspäne mit 20 Teilen Azeton übergossen und diese Mischung mehrere Tage gut verschlossen unter häufigem Umschütteln stehen lassen, bis die Späne aufgequollen sind und eine dicke gelatinöse Masse bilden, worauf man zur Erhöhung der Geschmeidigkeit 2 Teile Rizinusöl und zur Verdünnung 72 bis 74 Teile Amylacetat zusetzt und dann noch einige Wochen klären lässt. Ein weiteres Verfahren, Leder luftundurchlässig zu machen, besteht darin, dass das Leder auf der Rückseite mit einer möglichst farblosen Kautschuklösung imprägniert wird. Diese wird hergestellt, indem man 15 Teile Guttapercha in 75 Teilen Schwefelkohlenstoff nach mehrstädigem Quellen bei schwacher Wärme löst und dann 10 Teile hellen, gut-trocknenden Leinölfirnis oder chinesisches Holzöl einrührt. Ein weiteres Mittel für den genannten Zweck, welches sich auch speziell zum nachträglichen Dichten der Nähte eignen dürfte, wird in der Weise hergestellt, dass man 20 Teile fein zerstoßenen gebleichten Schellack (weiss in Zöpfen) und 8 Teile venetianischen Terpentin auf dem Wasserbade in 72 Teilen 95 prozentigen Spiritus auflöst. Schliesslich könnte man auch einen Kaseinleim für den beabsichtigten Zweck anwenden. Zu seiner Herstellung müsste man 15 Teile Kasein mit 50 Teilen Wasser zu einem Brei anrühren und einige Zeit quellen lassen, worauf man das Kasein in einer Mischung von 5 Teilen Salmiakgeist technisch 0,960, 2 Teilen Glycerin und 23 Teilen Wasser zur Auflösung bringt. Wird das mit diesem Leim überzogene Leder nach dem Trocknen und Verdunsten des Ammoniaks durch ein Bad aus verdünnter Formaldehydlösung gezogen, so erfolgt eine Härtung der dünnen Leimschicht, so dass diese luft- und wasserundurchlässig wird. Alle diese Mittel eignen sich auch zum luftdichten Aneinanderkleben von französischem Pergamentleder usw. Die Verwendung von Chronleim oder tierischen Leim, Dextrin, Stärke usw. enthaltenden Massen dürften der geringen Elastizität und Haltbarkeit wegen wohl nicht weiter in Betracht kommen.

Patentschau

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

Angemeldete Patente: Kl. 33b. H. 59 163. Verschluss für Bügeltaschen. James Hill, Taignton, Bredon, Grossbrit. — Kl. 33b. R. 34 609. Vorrichtung zum Herausheben von Einsätzen in Koffern und Festhalten derselben in hochgehobener Lage. Leo Rottenstein, Frankfurt am Main. — Kl. 56a. P. 28859. Verschluss- und Sicherheitseinrichtung mittels Zugriemen für Zangenkupplungen an Pferdegeschirren. Jul. Caesar Proebstel, Portland. V. St. A. — Kl. 56a. S. 37019. Federpolster an Kuntzen mit U-förmigem Rahmen. Simon, Cendre & Cie., Paris. — Kl. 56a. J. 14289. Trensen- und Kandarengemiss mit zweiteiliger Gebissstange. Gordon Johnston, Fort Riley, Kansas. V. St. A.

Angemeldet österreichisches Patent: Kl. 33d. A. 5888-12. Tornistertragriemen, gekennzeichnet durch einen von dem einen Schulterriemen ausgehenden und an dem Tornister entsprechend befestigten Gleitstrang. Viktor von Reitzer, K. K. Oberst d. R., in Meran.

Gebrauchsmuster: Kl. 11e. 554910. Photographiealbum. Leander Schubiger, Bäumliuz, Schweiz. — Kl. 56b. 554675. Vorrichtung zur auswechselbaren Befestigung der Strippen von Pferdesätteln u. dergl. Roth u. Krech, Mäbendorf b. Suhl i. Thür. — Kl. 8. 556068. Lederersatz. Reinhold Trappiel, Langballig. — Kl. 33d. 557390. Ranzen mit Verschluss, durch Doppelwirbel mit einer Oberteilsplatte. Gebr. Jörgen, Plauen i. V. — Kl. 56b. 557483. Sattelbaum mit Holztracht. Fritz Beyer, München.

Patente Warenzeichen etc. durch Ingen. Bues, Patent-Bureau.

Telephon 1110 Bielefeld Telephon 1110

Aufklärende Broschüre kostenfrei. Spezialität: Fahrrad-Autobranche.

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der Fachbeilage erscheint am 1. August. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 18. Juli, alle anderen Arbeiten bis zum 23. Juli an die Redaktion einzusenden.