Fachtechnische Beilage

der Sattler- und Portefeuiller-Zeitung

Nummer 6 | Erscheint alle 4 Wochen. Einsendungen für die Fachbeilage sind zu richten an P. Blum, Berlin SO. 16, Brückenstr. 10b | 5. Juni 1914

Inhalt: Renntrensen. — Dekorative Raum- und Aussenkunst im Wagenbau. — Elektrische Innenbeleuchtung für geschlossene Karosserien. — Kleine Notizen — Briefkasten der Redaktion.

Renntrensen.

Bei der mannigfachen Art, in welcher das Pferd als bevorzugtes Nutz- und Haustier im Dienst des Menschen seine Verwendung findet, ist auch die Ausrüstung, welche es zur Verrichtung seiner Arbeit befähigt, höchst verschiedenartig. Sei es als Zug- oder Lasttier, sei es zu Sport- oder Luxuszwecken gleichviel welcher Art, die Voraussetzung für Leistungsfähigkeit und Ausdauer ist neben der körperlichen Konstitution immer eine zweckentsprechende Beschirrung. Aus diesem Umstande ergibt sich ja eigentlich die Vielseitigkeit, welche die Bezeichnung Geschirrsattler allein in sich vereinigt. Die Anfertigung jedwedes Ausrüstungs- und Bekleidungsstückes wird sich nach dem Bau und der Veranlagung des Pferdes, nach der Beschaffenheit des Terrains, nach dem Geschmack oder der Vorliebe des Besitzers und hauptsächlich nach dem speziellen Zweck zu richten haben, für den es bestimmt ist. Handelt es sich bei Arbeitsgeschirren, bei Dienstzaumzeugen und -Sätteln in der Hauptsache darum, die Arbeitskraft des Pferdes aufs vollkommenste auszunützen, so sind wiederum bei Ausrüstungen, welche für Luxus- oder Promenadenzwecke bestimmt sind, Formenschönheit und Eleganz mit in Rechnung zu stellen und überhaupt alle Vorkehrungen dahin zu treffen, dass die Beschirrung oder Reitausrüstung nicht allein den praktischen Bedürfnissen entspricht, sondern dass sie gleichzeitig als Schaustück angenehm ins Auge fallen. Bei Ausrüstungen hingegen, welche ausschliesslich für Sportzwecke Verwendung finden, ist vor allen Dingen darauf zu sehen, dass der Bewegungsfreiheit der Pferde der weitmöglichste Spielraum eingeräumt wird. Es muss also hierbei nicht allein auf leichtes Material und einfachste Konstruktion gesehen werden, sondern sind auch sämtliche überflüssigen oder halbwegs entbehrlichen Riementeile in Abstrich zu bringen, so dass lediglich für Bekleidung oder Ausrüstung so viel übrig bleibt, als zur Beherrschung und zum Dirigieren eines Pferdes absolut notwendig ist. Zu den Sportarten, welche hier in Betracht kommen, sind in erster Linie die Pferderennen zu rechnen, und das Interesse, welches hierfür in Berufskreisen wachgehalten wird, basiert weniger auf der Vorliebe für Sport, als auf der Verbindung, welche durch die Herstellung von Rennausrüstungen mit demselben gegeben ist.

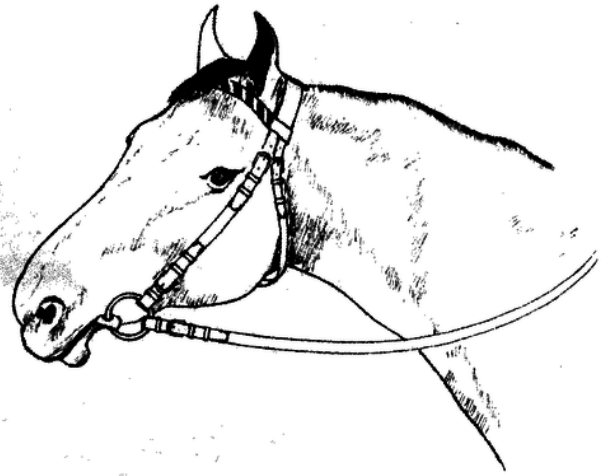


Fig. 1

Die Pferderennen nehmen von Jahr zu Jahr an Umfang und Ausdehnung zu. Ihr eigentlicher und ursprünglicher Zweck ist wohl, die Ausdauer und Leistungsfähigkeit der Pferde bei schnellster Gangart zu prüfen und die dabei gewonnenen Resultate als Grundlage für Zucht- und Rassewahl zu verwenden. Um indessen auch die Leistungen zu steigern, eventuell auch, um die Rennen interessanter zu gestalten, ist man bemüht, gleichzeitig die am Pferd geübte Dressur und die Fertigkeit der Reiter vorführend zu verbinden. Zu diesem Zweck sind die Hindernisrennen eingesetzt, welche sich auf fast jedem Rennprogramm vorfinden. Als ausgesprochener Rennpferdtypus gilt bei uns das englische Vollblut. Die Tradition derselben weist als Ursprung eine Paarung von arabischen und edlen englischen Pferden auf. Aeusserlich kennzeichnen sich dieselben durch ausgeprägte Muskulatur, langen, meist gestreckt getragenen Hals und kleinen Kopf. Hohe Gliedmassen und tiefliegende Brust sind ebenfalls noch augenfällige Symptome. Die ganze körperliche Konstitution ist also dahin ausgebildet, bei der schnellsten Gangart den höchsten Effekt zu erzielen. Das Uebergewicht ihrer Leistungen in der Beweglichkeit verrät auch schon ihr Wesen und Temperament. Stets unruhig und ungeberdig und auffällig lebhaft unterscheiden sie sich leicht von jedem anderen Pferdeschlag. Die Ungebundenheit ihres Wesens muss in der Ausrüstung, welche für die Rennen erforderlich ist, ihre Ergänzung finden. Alle Teile leicht und einfach und die Zusammenstellung derselben dermassen, dass keinerlei Behinderung durch dieselben eintreten kann. Das dazu verwendete Material muss jedoch bester Qualität sein, denn die Anforderungen, welche an die Haltbarkeit gestellt werden, sind nicht zu unterschätzen. Die Leistungen von Pferd und Reiter werden bei dem verhältnismässig kurzen Ritt zur höchsten Potenz gesteigert, und dementsprechend erhöhen sich auch die Anforderungen, welche betreffs der Haltbarkeit an die Ausrüstung gestellt werden. Während des Rennens vorkommende Schäden könnten unter Umständen von den schwersten Folgen begleitet sein.

Bei zweckmässiger Herstellung der einzelnen Ausrüstungsstücke kann eine erhebliche Gewichtsersparnis erzielt werden. In der Hauptsache kommt hierbei der Sattel in Betracht, der in der üblichen Ausführung um 5 bis 6 Pfund hinter dem durchschnittlichen Gewicht eines Dienst- oder Promenadensattels zurückbleibt. Aber auch die übrigen Teile, wie Gurte, Bügel und Bezäumung, lassen sich weit leichter herstellen. Die beigegebenen Abbildungen veranschaulichen die am meisten gebrauchten Arten von Renntrensen, die als Bezäumung zu Rennzwecken vollkommen genügen. Figur 1 mit flachen Backenstücken, Stirnband mit buntem Kalblackleder bewickelt, ohne Rosetten. Einfach lederner Trensenzügel und Hohlgebiss. Die Masse der einzelnen Teile stellen sich wie folgt: Kopfstück 63 Zentimeter lang, 33 Millimeter breit, an beiden Enden 21 Zentimeter gespalten. Backenstücke von Schnalle zu Schnalle 22 Zentimeter lang, 20 Millimeter breit. Kehlriemen 60 Zentimeter lang, 13 Millimeter breit, auf beiden Seiten zum Schnallen. Stirnband, innere Weite 32 Zentimeter lang, 20 Millimeter breit.

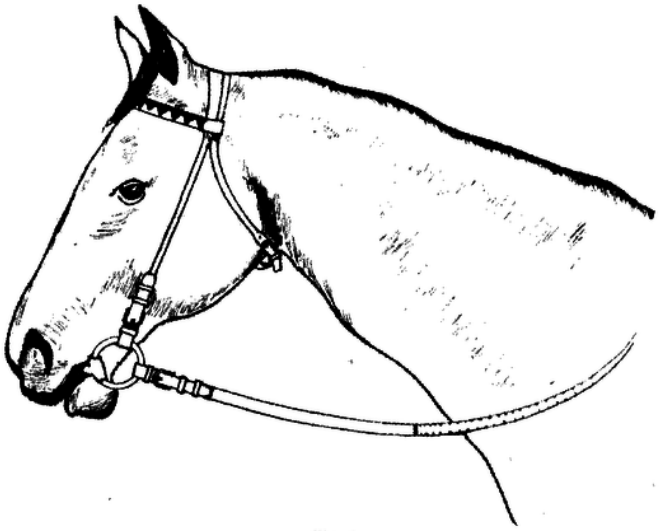


Fig. 2

Zügel 1,30 Meter lang, 20 Millimeter breit. Die Strupfen für Zügel und Backenstücke 21 Zentimeter lang, 20 Millimeter breit. Wird zur Renntrense ein Doppelzügel verlangt, so nimmt man noch einen Gurtzügel dazu. Als Farbe für die Gurte wählt man diejenige des Stirnbandes. Der Gurtzügel wird aus einem Stück genommen, ganze Länge 2,60 Meter, die Umschnallstrupfen 21 Zentimeter lang, 23 Millimeter breit.

Die in Figur 2 ersichtliche Trense unterscheidet sich von der ersteren insofern, als Kopfstück und Backenstück im ganzen bleiben und letztere rund genäht werden. Nasenriemen erübrigt sich auch hier. Als Gebissart ist das sogenannte Olivengebiss verwendet, welches als spezielles Gebiss für Rennbezäumung gilt. Die Zügel sind, soweit sie beim Reiten mit der Hand gefasst werden, mit einem Gummibezug versehen. Die letztere Einrichtung ist deshalb getroffen, um das Ausgleiten der Zügel zu verhindern. Es werden zu demselben Zweck auch mit Knoten bestochene oder geflochtene Zügel verwendet. Die Methode mit dem Gummibezug hat sich indessen in der Praxis am besten bewährt. Natürlich kommen dieselben nur für Lederzügel in Betracht. Damit sich der Gummi nicht zusammenschiebt, müssen die Enden gut verstochen oder womöglich der ganze Bezug mit zierlichem Vorderstich durchgenäht werden. Z.

Dekorative Raum- und Aussenkunst im Wagenbau.

Von P. Reibestahl, Berlin.

Mit Abbildungen. Nachdruck verboten.

Wagenbaukunst!

Der gesamte Wagen- und Karosseriebau hat sich den Titel „Wagenbaukunst" schon längst zu eigen gemacht. Ob er dazu berechtigt ist?

In streng rechtlichem Sinne glaube ich dies verneinen zu dürfen, denn es gibt darin kein Handwerk, welches als ausgesprochenes Kunsthandwerk Geltung besitzt.

Diese rein objektive Tatsache bedarf jedoch einer Bessersprechung, eines Kommentars: gilt der allgemeine Wagen- und Karosseriebau auch nicht als kunstgewerblicher Industriezweig so sind doch schon sehr viele Produkte daraus hervorgegangen, die als richtige Kunsterzeugnisse anzusprechen sind, da sie oft genug das prägnante Gepräge, die Persönlichkeitsnote irgendeines Einzelindividuums tragen, das, vielleicht inspiriert von der jeweilig herrschenden Zeitströmung, die eine begeisterungsvolle und für dieses zugleich eine materiell günstige sein kann, diesbezüglich etwas schuf, was den Ehrentitel „Kunst" zu führen vollauf berechtigt ist.

Und vorzüglich die alte Wagenbauschule war reich, überreich an Erzeugnissen, die über das rein handwerkliche Niveau hinausragten und das Wort „Kunst" ohne jegliche Einschränkung dreist auf sich beziehen durften. Denn schon die ganze Konstruktionsart ruhte auf rein künstlerischer Basis, der sich Kleinarbeit, innere Ausstattung sowie Fertigstellung ebenbürtig anschlossen.

Hierbei denke ich in erster Linie an Festwagen, die zur illustrierenden Versinnbildlichung irgendeines grossen Geschehens erbaut wurden und die in natura oder Kopie noch heute in historischen Museen zu erschauen sind und alldort ihre oft hochkünstlerischen Eigenschaften offenbaren.

So fand ich einstens auf einem alten zerfallenen Friedhof der Stadt Eisleben einen von der Firma Scheuerer, Düsseldorf, erbauten historischen Lutherwagen vor, der zu irgendeiner Hundertjahrfeier des grossen Theologen gedient hatte und welcher als nunmehr überflüssiges Möbel unter einer überdeckten Begräbnisstatt seinem Zerfalltode entgegensieht.

Wenn nun ein solcher Wagen an und für sich auch keine rein künstlerische Tat bedeutet, so ist seine Herstellung immerhin Kunst, da sie uns, auf streng historischer Grundlage fussend, das übermittelt bzw. deutlich erkennen lässt, was dermaleinst werktätig erschaffen wurde und als gangbar und mode galt. Und das ist Kunst!

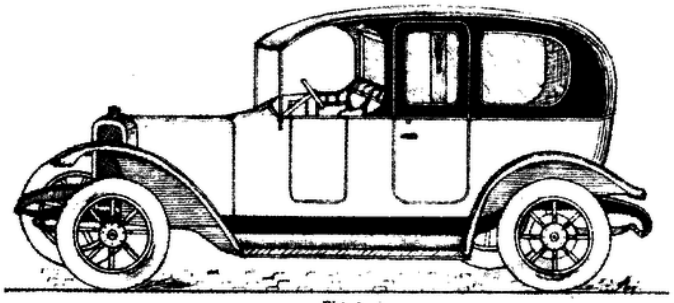


Fig. 1

Und wenden wir uns zu den sogenannten Krönungswagen, die, wenn auch ein gut Teil byzantinisch angehaucht, immerhin dem Wort „Wagenbaukunst" volle Geltung verschaffen, denn oft genug haben bei der Erbauung Künstler von Weltruf tätigen Anteil daran genommen, um durch ihr Hinzutun, wenn auch selten ohne Eigennutz, der Glorie, der Begeisterung auf die Strümpfe zu helfen.

In heutiger moderner Zeit sind Festwagen reine Eintagsfliegen geworden, die, heute rot — morgen schon der Zerstörung, der Abmontierung zum Opfer fallen, da für sie das geflügelte Wort: „Raum für alle hat die Erde . . ." aus Sparsamkeits- und Unzweckmässigkeitsgründen nicht angebracht erscheint.

Und da Krönungswagen höchstens alle Jubeljahre einmal erbaut werden und da noch nicht einmal, weil man ganz einfach die vorhandenen alten renoviert und instand setzt, so könnte man bald meinen, dass das Künstlerische in der Wagenbaubranche zurückgegangen sei und das Schema F. F. ohne Ausnahme die Regel bilde.

Doch dem ist nicht so.

Die architektonische Aussen- und dekorative Raum- oder Innenkunst findet auch heute noch eine grosse und gesunde Pflegestätte im Wagen- und Karosseriebau und lässt sich den Ehrentitel „Wagenbaukunst" noch lange nicht verkümmern.

Da sind es vor allem die Reklame- und Geschäftswagen, die sich einer künstlerischen Aufmachung erfreuen und welche an die Kunsthandwerker, die beim Bau herangezogen wurden bzw. werden, oft sehr hohe Anforderungen stellen. Die Geschäftsautos der Grossstädte legen ja dafür ein beredtes Zeugnis ab, ist doch der Wagen kunstvolles Aeussere nicht selten die repräsentative Verkörperung des Produktes, das zu transportieren sie einzig und allein berufen sind. Wagen in Formen von Musterkoffern, Weinfässern, Schuhwichsschachteln, Bierflaschen usw. sind keine Seltenheiten; doch mutete mich ein Geschäftsauto in Gestalt einer Markttasche gar seltsam an, dem ich in künstlerischer Beziehung doch nichts Angenehmes nachzusagen vermochte. Doch auch bei eventueller Ausschaltung des rein Künstlerischen wird diesbezüglich im Technischen viel, ausserordentlich viel geleistet, rollt doch zum Beispiel zur Jetztzeit ein Reklamewagen durch die Strassen der Grossstadt, der, mit ausserordentlich hohen Rädern ausgerüstet, doch der Achse, die bekanntlich als zwingende, notwendige Verbindung zweier Räder gilt, entbehrt und dadurch gewissermassen als technisches Wunder gilt.

Doch abgesehen von der auch zeitweilig an den Haaren herbeigezogenen Reklamewagenkunst bietet diese Seitenlinie des offiziellen Wagenbaues auch so viel ebenmässig Schönes und künstlerisch Vollendetes, so dass man das Wort „Kunst" mit gutem Recht in Anwendung bringen darf, und wer ein offenes Auge für den figürlichen Kleinschmuck, für die plastische Hervortretung schön geführter Schriftzeichen sowie der oft bestrickenden Farbennüancen in der Lackierung hat, der wird ohne jede Einwendung rückhaltlos anerkennen müssen, dass „Wagenbaukunst" nicht etwa als imaginärer Begriff zu gelten hat.

Sind ihrer teilweisen Daseinsberechtigung wegen die Reklamewagen zu einem oft künstlerisch sich widerspiegelnden Aeusseren geradezu verpflichtet, so sind unter dem Heer der Automobile die Limousinen diejenigen Wagen, die sich einer inneren Raum- und Ausstattungskunst in äusserst hohem Masse erfreuen können, aus dem einfachen Grunde, weil den Raumverhältnissen keine beengenden Grenzen gezogen erscheinen.

Vergegenwärtigen wir uns flüchtig die Entwickelungsgeschichte des Autos, so werden wir ohne Zaudern konstatieren müssen, dass die Autotechnik von allem Anbeginn an alles Eckige verpönte und Karosserien erstehen liess, die einzig und allein das offiziell gewordene Rund zur Schau trugen, das sich, wie Figur 1 zeigt, bei den Limousinen fast zur ovalen Form neigt. Schön, ästhetisch schön, formvollendet und hochkünstlerisch durch den ihr aufgedrückten Stempel der Einfachheit von aussen zugleich, ist die heutige Karosserie, und was ihr als Charakteristik der Modernität besonders hoch anzurechnen ist: sie hat sich von allem Ueberlieferten gänzlich frei gemacht; die einfach rhythmische Form erleidet keinerlei Unterbrechung durch Leisten, Friese und sonstige Schnörkeleien, die früher beständig als dazugehörig galten.

Predigt, nach dem zu urteilen, das Karosserieäussere die Einfachheit in höchster Potenz, so kann man hinsichtlich der Innenausstattung sich kaum genug tun, und es wird an die das Innere abtuenden Kräfte ein tatsächlich hohes Verlangen künstlerischer Betätigung und Eigenart gestellt, dem nolens volens entsprochen werden muss, denn der Zeitgeist fordert es unweigerlich.

Und als treffendes Beweismittel dieser meiner Behauptung diene die Annonce, die vor kurzem in einem Wagenbaufachblatte stand, nach welcher ein aus dem Kunstgewerbe hervorgegangener Fachmann für den Karosseriebau gesucht wurde, der Entwürfe für die Innenausstattung anzufertigen und die Ausführung zu überwachen hat.

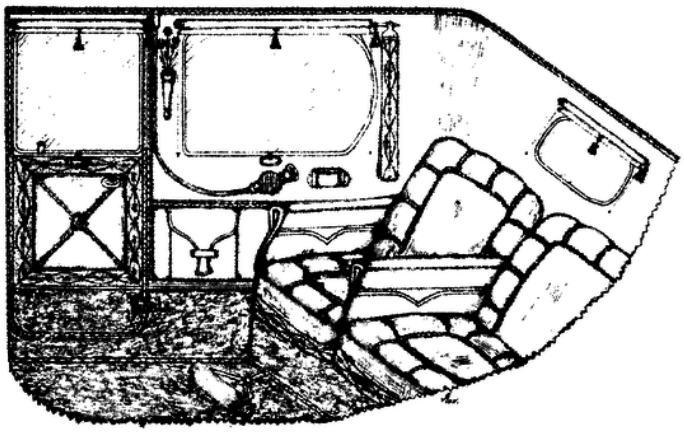


Fig. 2

Diese dekorative Raum- bzw. Innenkunst, die alljetzo verlangt und ausgeführt wird, betätigt sich in künstlerischer Bearbeitung der freien Wandflächen, schafft stilschöne Täfelung der Plafonds und entäussert sich ihres Könnens weiterhin in plastischer, reliefartiger Wiedergabe ornamentalen Schmuckes an Säulen, Decken und den schmalen Vorderwandflächen. Vielleicht ist auch die Zeit gar nicht mehr weit, wo die Deckenmalerei ihren Einzug in das Wageninnere hält und der Bildschmuck als dazugehörig zu betrachten ist.

Auch die Behängung der unteren Seiten- und Vorderwandflächen mit echt persischen Teppichen ist viel zu naheliegend, um von der Hand gewiesen zu werden.

Und wenn ich vom Teppich zu reden beginne, bin ich gleichzeitig bei dem Handwerk angelangt, das Anspruch auf weiteste Betätigung hinsichtlich der Innenausstattung bei Automobilen hat: bei der Wagensattlerei.

Die Wagensattler haben sich, dem Zuge der Zeit folgend, längst vom alten Schema frei gemacht und ganz neue Richtlinien eingeschlagen, die als streng modern und stilvoll gelten können, weil sie dem Verlangen auf Bequemlichkeit, Weichheit und Formenschönheit vollauf Rechnung zu tragen sich eifrigst bemühten.

Da spielt zum Beispiel seit etwa vier Jahren der Klubsessel eine grosse Rolle, und zugestanden sei, dass er, obwohl zu den rundabgegrenzten Formen wagnerseits nicht recht passend, doch wirkungsvoll, bequem und als dahingehörig gilt, so dass man schon mit der Voraussetzung zu rechnen hat, dass er darin noch länger dominieren resp. vorherrschen wird.

Die Variationen der Klubsesselarten sind so mannigfaltig, wie die Ideen der sie Ausführenden sind. Es ist dieserhalb geradezu unmöglich, sie alle einzeln wiederzugeben, was schliesslich auch gar nicht vonnöten, da die meist kleinlichen Abweichungen die Klubsesselstruktur kaum beeinflussen und die charakteristischen Formen von mir an dieser Stelle schon einmal gebracht wurden.

Doch bei der Limousine weicht man schon hier und da von der strikten Konsequenz „Klubsessel" ab und neigt sich mehr und mehr der dekorativen Kunst zu, der wir uns nunmehr befleissigen müssen, schon deshalb, um den Tapezierern das Wagensattlersprungbrett unter den Füssen wegzuziehen.

Figur 2 stellt den Inneuraum der Limousine dar, und es bieten die Seitenteile von der bisher üblichen Wulstennorm abweichend, Armlehnen in breiterer und besonders weicher Art dar.

Da wir es hierbei mit massiven Holzseitenteilen zu tun haben, so ist es ganz gut angängig, diese ausschneiden zu lassen und mit 3 bis 4 schwachen, schmalen Federn auszurüsten, um ein besonders weiches Aufstützen zu verbürgen. Die Armlehne, etwa 7 Zentimeter breit gedacht, entbehrt des für sich durch Schnuren abgegrenzten Mittel- bzw. Vorderbodens, der zwar auch hier vorhanden, doch gleich unter dem unteren Taschenteil verläuft.

Die Vertertigung der Armlehnen geschehe in der den Wagensattlern bekannten Art: verkehrtes Zusammennähen der einzelnen Teile und verkehrt gedachtes Annageln der nach der Seite zu liegenden Schnur. Wo Armlehnfedern sollten eingebracht worden sein, ist ein Annadeln an den Federdraht erforderlich. Der Vorderboden verläuft in ovalem Polster unter dem Taschenteil, welch letzteres, aus Pappwerk und Stoff gebildet und mit der figürlichen Einlage versehen und fein säuberlich abgesteppt, bei Unterlegung einer Watteschicht glatt darüber zu nageln ist. Das Mittelteil weist ja die gleichen Proportionen auf und ist ganz ebenso abzutun.

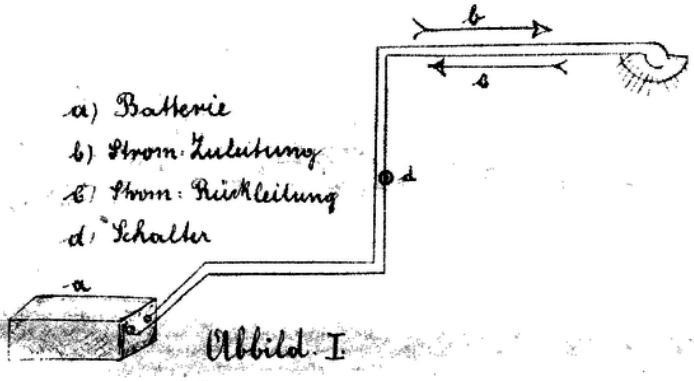
(Schluss folgt.)

Elektrische Innenbeleuchtung für geschlossene Karosserien.

Es ist wohl heute keine geschlossene Karosserie mehr anzutreffen, die nicht mit elektrischer Innenbeleuchtung versehen wäre. Sie gehört zum Automobil, wie der Hammer zum Amboss, und doch war sie vor 15 Jahren noch eine Seltenheit im Luxuswagen, und vor etwa 8 Jahren bekamen auch die Taxameterdroschken, zwar noch nicht alle, elektrisches Licht. Der moderne sich überhastende Schnellverkehr der Grossstadt erfordert in allen Gefährten, die Personen befördern, eine gute Beleuchtung; denn der Kaufmann oder Fabrikant oder internationale Reisende, sie alle haben heute nicht viel Zeit und so wird während der Fahrt gelesen, die Kurse studiert und Dispositionen getroffen, wie man am praktischsten seine Zeit des Tages einteilt.

Wer macht nun eine solche Anlage? Jedenfalls am besten ein kundiger Installateur, ist hierauf die beste Antwort. Aber da hapert es eben. Kundige Installateure gibt es nicht viele, und die es verstehen, resp. die Firmen, die sich darauf eingerichtet haben, lassen sich diese verhältnismässig einfachen Arbeiten ganz horrend bezahlen. Man hat deshalb andere Handwerker dafür gewonnen; man hat einfach gesagt: „Das machst du mit," und siehe da, es ging, er machte es mit, nämlich der Wagensattler.

Welche Werkzeuge gehören dazu? Es sind dies nur wenige. Eine kleine Flachzange, eine Kneifzange, ein Stemmeisen, ein sogenanntes Hohleisen, zirka 12–15 Millimeter breit, und ein altes schmales Messer; als Zubehör kommt hinzu: Isolierband. Sind wir nun so ausgerüstet und haben ausser kleinen Holzschrauben, recht schmalen Schraubenziehern, recht guten Leitungsdraht, dann kann es nicht schief gehen, wenn man die Anlage sonst richtig ausführt.



Abbild. I

Dieses zu zeigen soll der Zweck meiner folgenden Ausführung sein. Abbild. 1 stellt das Schema einer einfachen Innenbeleuchtung dar, wie sie in einfachen Droschken und Privatwagen üblich ist. Alle elektrischen Leitungen müssen eine doppelte Drahtleitung haben. Eine Zuleitung und eine Rückleitung. Die eine Leitung erhält einen Schalter, mit welchem man die Leitung unterbrechen oder einschalten kann. Eine elektrische Leitung funktioniert nur dann, wenn die Anlage so gemacht ist, dass ein Stromkreis entsteht; das heisst: „Der eine Draht leitet positiven Strom zur Lampe, während der andere negativen Strom hinleitet. In der Lampe treffen sich beide und bilden so einen Stromkreis. Um also eine solche einfache Leitung zu legen, wie es für Abb. 1 erforderlich ist, stemmt man einen Falz längs der Linie, auf der die Leitung liegen soll. In diesem Falle in die hintere Türensäule. Dieser Falz, der mit dem Hohleisen gestemmt wird, muss so tief und breit sein, dass er beide Drähte aufnehmen kann, und wird bis zur Decke durchgeführt. An der Stelle, wo der Schalter sitzt, muss eine kleine runde Vertiefung ausgestemmt werden, in welche sich die Anschlussdrähte des Schalters pressen. Es ist dieses nötig, damit später, wenn die Säule bekleidet wird, nicht hässliche Buckeln entstehen. Die Lampe wird in der Regel zwischen dem 2. und 3. Spriegel festgemacht werden. Oft hat der Käufer andere Wünsche. An der Stelle, wo die Lampe nun zu befestigen ist, bringt man ein Brett zwischen die beiden Spriegel und nagelt resp. schraubt es vorsichtig an den Spriegeln an. Es ist dabei vor allem darauf zu achten, dass die Schrauben oder Nägel nicht durch die Deckenbretter dringen, weil dadurch das Deckenleinen zerstört wird und so dem Regenwasser den Eintritt in das Wageninnere frei machen. In diesem Brett ist wieder eine entsprechende Vertiefung einzustemmen, in welche sich die Anschlussdrähte legen, wenn die Lampe angeschlossen ist. Der Draht darf an keiner Stelle über die Holzkante hervortreten, damit keine Buckel entstehen; an allen Stellen aber, wo dieses nicht zu befürchten ist, braucht selbstverständlich auch kein Falz gestemmt werden.

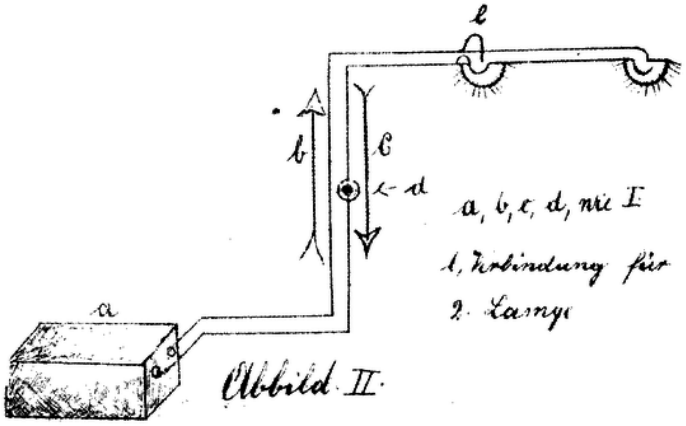
Nachdem nun alles so vorbereitet ist, misst man sich die Länge der Leitung, gibt für die Anschlüsse an der Lampe, dem Schalter und der Batterie reichlich Leitung zu und nimmt den Leitungsdraht dann doppelt so lang. Der Leitungsdraht wird jetzt zur Hälfte zusammengelegt und man beginnt von der Lampe aus die Leitung zu befestigen in der Art, dass man den Draht mittels kleiner Lederstreifchen so festnagelt, dass keine Beschädigung des Leitungsdrahtes eintreten kann. Alle 15 Zentimeter je nach Bedarf eine Lederöse und so fort, bis man an der Stelle ist, wo der Schalter kommt; hier zieht man den einen Draht zur Schleife von zirka 10 Zentimeter Länge, und befestigt die Drähte weiter bis zum Sitzkasten, bohrt ein Loch durch das Klappenbrett dicht am Kasten, und führt durch dieses Loch die Leitung zur Batterie. Die beiden Leitungsenden befreit man von den sie umhüllenden Isolierungen, macht sie blank, dreht die vielen kleinen Drähte mittels Daumen und Zeigefinger gut zusammen, formt die Enden zur Oese und schraubt sie mittels der Klemmschrauben an der Batterie fest; die eine Oese rechts oben, die andere Oese links oben. 5 Zentimeter genügen, die man frei von Isolierung macht, um die Oesen um die Klemmschrauben legen zu können. Will man den Schalter anschrauben, kneift man mit der Kneifzange die vorhin gebildete Schleife in der Mitte durch, macht die entstehenden Enden frei von Isolierung, schabt die Drähte mit dem Messer blank, dreht sie gut zusammen und steckt sie durch die dafür bestimmten Oeffnungen, um sie mit den kleinen Metallschrauben festzuschrauben. Ehe man den Schalter festschraubt, muss man den Anschlussdraht vorsichtig hinter den Schalter legen, und zwar so, dass die Leitung nicht durch die Befestigungsschrauben zerstört werden kann.

An der Lampe ist die Verbindung die gleiche, nur dass hier bereits Leitungsenden aus dem Innern der Lampe herausragen. Hier macht man alle Enden blank, je 5 Zentimeter, vereinigt die Drähte, indem man sie durcheinanderschlingt, und wickelt recht dicht Isolierband darum. Es ist eine grosse Hauptsache, darauf zu achten, dass keine noch so kleinen Drahtenden durchstechen, denn wenn zwei solche Enden von den zwei entgegengesetzten Leitungen zusammentreffen, entsteht der sogenannte Kurzschluss und die Leitung verbrennt. Es macht sich dieses durch einen infernalischen Geruch bemerkbar, als wenn Gummi brennt. Die Lampe, der Schalter und die Batterie werden erst dann angeschlossen, wenn der Wagen vom Sattler ganz fertig ist.

Sollen nur zwei Lampen an der Decke befestigt werden, so verteilt man dieselben entsprechend und befestigt sie in der weiter oben angegebenen Art. —

Bei Abbild. 2 ändert sich der Schalter und die Verbindung der zweiten Lampe. Die Anlage oder Montage dieser Innenbeleuchtung ist genau dieselbe wie Abbild. 1, nur die Lampen sind hintereinander geschaltet, das heisst, es ist hinter die eine noch eine selbständig dahinter geschaltet worden.

Das Verfahren ist folgendes: Nachdem die Anlage wie Abbild. 1 fertig ist, befreit man an der Stelle, wohin die hintere Lampe kommen soll, beide



Abbild. II.

Drähte auf einem Stück von zirka 30 Millimeter von der Isolierung und schabt die beiden Leitungen blank. Jetzt nimmt man zwei kurze Stückchen Leitungsdrähte und verwickelt diese mit der Hauptleitung; nachdem man die Enden blank gemacht, recht innig und fest und umwickelt die neu entstandenen zwei Verbindungen recht sorgfältig mit Isolierband. Diese von der Hauptleitung abzweigende Leitung wird an die hintere Lampe angeschlossen.

Den Schalter kann man einfach wählen wie Abbild. 1, dass bei der einen Umdrehung beide Lampen brennen, um bei der nächsten Umdrehung zu verlöschen. Man nimmt aber richtiger einen Doppelschalter, der jede Lampe für sich schaltet und bei der dritten Rast beide Lampen verlöscht. Das Schaltungsschema zum Doppelschalter ist bei Abbild. 3 ersichtlich.

Abbild. 3 veranschaulicht eine Innenbeleuchtung, wo eine Lampe ziemlich vorn oben an der Decke angebracht ist und zwei hinten in den oberen Ecken der Rückwand. Ferner geht von derselben Batterie aus eine Leitung zu den sogenannten Ochsenaugen- oder Lunettenlampen, bei denen ein besonderer Schalter angeordnet ist. Die Anlage ist aus Abbild. 3 ersichtlich und, nachdem ich oben ziemlich ausführlich das Legen der Leitung beschrieben, leicht verständlich.

Im ganzen sind es eigentlich drei selbständige Leitungen, zwei vereinen sich am Schalter, welcher ein Doppelschalter ist, und die dritte ist eine ganz selbständige Anlage, nur dass die Batterie eine gemeinsame ist. Die Deckenlampe ist eine Anlage wie Abbild. 1. Die beiden hinteren Lampen erfordern dieselbe Anlage wie Abbild. 2. Die beiden Ochsenaugen oder Lunettenlaternen erfordern ebenfalls dieselbe Anlage wie Abbild. 2.

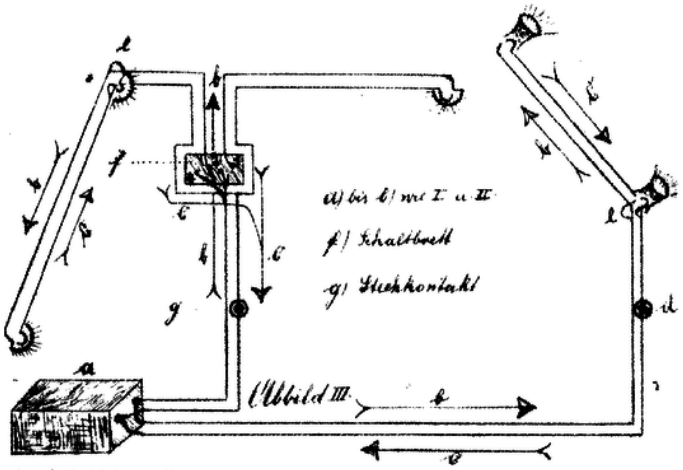
Das Knifflige liegt hier am Schalter beim ganzen Werk, und wenn man genau die Skizze ansieht, ist es doch so leicht. An den beiden Drähten, die von unten, also von der Batterie kommen, zweigt man je eine Leitung ab, so zwar, dass der positive Draht der hinteren Beleuchtung mit dem positiven der Deckenlampe dicht unterhalb des Schalters verbunden wird, und der negative Draht von der Batterie kommt zur Klemmschraube 2; die angebrachte Abzweigung kommt zur Klemmschraube 4; die negative Leitung von der Deckenlampe kommt zur Schraube 3. Auf diese Art können die Deckenlampe und die hinteren Lampen allein aus- und eingeschaltet werden; sie können aber auch zusammen eingeschaltet werden, so dass beide brennen. Hat man nun die Leitungen innen alle gelegt, so nagelt oder klebt man, je nachdem Zeit vorhanden ist, einen schmalen Streifen steifen Stoff, am besten Wachsteppich, über alle die Stellen, die nachher recht glatt sein sollen, so zum Beispiel an den Säulen hinauf, kurz, überall dort, wo nur dünner Stoff oder Leder über die Leitung kommt. Bei solchen Beleuchtungsanlagen gibt es dann noch so verschiedene Wünsche und Umstände, welche eine solche Anlage komplizierter machen.

Haben wir es beispielsweise mit einer Aufsatzlimousine oder einem Landaulette zu tun, so muss man dicht am Trennungspunkt zwischen Aufsatz und Unterteil, an der Säule oder dicht daneben, wo der geeignetste Platz ist, einen Steckkontakt anbringen, der Schalter kommt dann an dem Aufsitz zu sitzen.

Bei Droschken macht man den Schalter wieder gern nach vorn oben, beim Chauffeursitz, damit der Chauffeur allein das Licht ein- resp. ausschalten kann. Soll dieses der Fall sein, so zieht man nur den einen Draht nach vorn, bohrt in der Vorderpartie mitten oder seitlich je nach Ansicht ein 10 Millimeter grosses Loch, holt den Draht hindurch und wieder zurück zur Lampe.

Ferner kann ein Zigarrenanzünder gewünscht werden. Hier muss man genau so verfahren, als ob man eine zweite Lampe zwischenschaltet: man muss also an der glattlaufenden Leitung an beiden Drähten je eine 3 Zentimeter lange Stelle der Isolierung lösen, den Draht blank schaben und die meist in der Farbe der Garnierung umsponnenen Leitungslitze gut mit der Hauptleitung verbinden und durch Isolierband isolieren. Der Zigarrenanzünder kommt immer auf die linke Seite.

Ein anderer Wunsch ist eine Ableuchtelampe für den Chauffeur, um bei vorkommenden Fällen auf der Tour den Motor ableuchten zu können



oder bei kleinen Reparaturen im Dunkeln. Zu diesem Zweck wird man immer im vorderen Windschutz an geeigneter Stelle und vor dem Schalter gelegen einen Steckkontakt anmontieren. Vor dem Schalter gelegen soll heissen, von der Batterie aus vor dem Schalter. Wäre dieses anders, so müsste man erst einschalten und es würden dann beide Ochsenaugenlampen mit eingeschaltet und unnötig Strom verbraucht werden. Die Leitungsschnur für die Ableuchtlampe bezieht man der Zweckmässigkeit wegen mit dunklem Leder.

Die Artikel zur Innenbeleuchtung erhält man heute in allen Geschäften, die sich mit Ausrüstungen für Karosserien beschäftigen. Es empfiehlt sich, nicht das schlechteste Material zu verwenden, denn es gilt auch hier der alte Satz, dass das Teuere oft das Billigere sein kann. Die billigsten Schalter und Lampen sowie Steckkontakte sind oft nicht des Anmachens wert.

K. Maxim.

Kleine Notizen

Sattlerwachs. Das Handelswachs ist für den Gebrauch in der Sattlerwerkstatt in mehrfacher Beziehung ungeeignet. Reines Bienenwachs kann nur bei einer bestimmten Temperatur zweckmässig angewendet werden, denn in einem kühlen Raume ist es im Originalzustande zu spröde und in der Wärme erweicht es sich bei der Benutzung, so dass es zu geschmeidig bzw. schmierig wird und der Verbrauch ebenso wie bei der spröden Konsistenz, wo es bekanntlich bröckelt, unrentabel ist. Wachs, das bei der gewöhnlichen Zimmertemperatur benutzt werden soll, wird mit Harz in der Weise zusammengeschmolzen, dass 4 Teile Wachs mit 1 Teil Harz vereinigt werden. Um die Konsistenz für niedrigere Temperaturen etwas geschmeidiger zu machen, fügt man der erwärmten Lösung ein kleines Quantum Talg zu. Nach einer anderen Vorschrift für eine etwas geschmeidigere Konsistenz werden 5 Teile gelbes Wachs, ½ Teil dicker Terpentin und 1 Teil Harz zusammengeschmolzen. Bei verschiedenen Arbeiten wird es oft zweckmässig sein, das Wachs durch höheren Harzzusatz zu verbilligen. Die dadurch erhöhte Sprödigkeit wird durch einen Zusatz von Olivenöl ausgeglichen. Mischt man 4 Teile Wachs mit 3 Teilen Harz, so genügt etwa ½ Teil Olivenöl zur Erzeugung normaler Konsistenz.

Für helle oder bunte Farben kann man ein brauchbares Wachs auch in der Weise herstellen, dass 6 Teile weisses Wachs mit 1 Teil Ochsentalg, 3 Teilen Harz und ¼ Teil Olivenöl schmilzt.

Für noch andere Arbeiten wird das sogenannte Wachspech benötigt, hierfür kann der billigere Pechgehalt entsprechend dem Benutzungszwecke überwiegen. Ein haltbares schwarzes Pech stellt man in der Weise her, dass 150 Teile amerikanisches Kolophonium und 45 Teile gelbes Wachs zusammen geschmolzen werden, alsdann werden 2 Teile Kienruss in 5 Teile Rüböl gerieben und der warmen Lösung unter Rühren zugefügt. Ein helles Wachspech besteht aus 75 Teilen hellem Kolophonium und 50 Teilen gelbem Bienenwachs, in der kühleren Jahreszeit kann der Mischung eine kleine Menge Talg zugefügt werden.

Nach dem Erkalten werden die gemischten Massen in handliche, möglichst runde oder ovale Stücke geformt. (Nachdruck verboten.)

Anwendung der Kälte in der Lederindustrie. Entsprechend einem Vortrage im Kältekongress in Wien ist die Kälte für die Konservierung der tierischen Haut unter dem Gefrierpunkt nicht anwendbar, weil die Haut durch Frieren beschädigt wird, dagegen ist Abkühlung der Haut vor der Konservierung mit Salz und Lagerung gesalzener Häute bei Temperaturen von unter 10 Grad Wärme sehr vorteilhaft. Bei der Enthaarung der Häute durch den Schwitzprozess wird dieser durch Temperaturveränderung, welche durch künstliche Kälte am genauesten und bequemsten durchgeführt werden kann, geregelt. Die früher gebrauchte natürliche Antiseptik mittels kalten Wassers, bei der Vorbereitung der Häute zum Gerben, wurde durch chemische Mittel verdrängt, ebenso wie auch die früher durch niedrige Temperatur regulierte Gärung in den Gerbbrühen jetzt auf anderem Wege vollzogen wird. Durch das Patent von Redlich erlangte die Anwendung der künstlichen Kälte in der Lederindustrie eine namhafte Bedeutung. Durch die Behandlung der vegetabilischen Gerbmaterialien nach diesem Verfahren wurde ein Gerbstoffextrakt von hervorragenden bisher noch unbekannten Eigenschaften erzielt. (Nachdruck verboten.)

Muss Linoleum geklebt werden? Die Meinung, dass Linoleum bei glattem Boden nur an den Nähten geklebt zu werden brauche, ist weit verbreitet. Das Linoleum soll aber unbedingt geklebt werden, das gebieten mannigfache Gründe. Eine Ausnahme kann sich nur unter ganz besonderen Umständen rechtfertigen. Angenommen, die glatte, ebene Fläche sei als erste Vorbedingung vorhanden, so kann sich zu diesem Zufall leicht ein zweiter gesellen. Wir haben unter den deutschen Linoleumfabrikaten auch solche, die sich durch ganz besondere Geschmeidigkeit auszeichnen und sich auch ungeklebt innig an die Fläche anschmiegen. Als ganz besondere Ausnahme hätte ein schon vorhandener älterer Linoleumbelag zu zählen, auf den neues Linoleum gelegt werden soll. Nimmt man unter solchen Vorbedingungen etwa die weiche Hansaware, so wird das Unterlassen des Klebens wohl niemals Mängel zeitigen. Aber auch bei jeder beliebigen anderen Ware müsste in solchem Falle das Kleben mit grösster Rücksicht erfolgen; denn ein sogenanntes strammes Kleben oder gar ein Kleben mit Schellackkitt würde auf dieser Unterlage eine spätere Reparatur oder ein Aufnehmen des Belages fast zur Unmöglichkeit machen. Auf einer glatten Linoleumunterlage klebt eben Linoleum (richtig geklebt) ganz ungeheuer, und es ist also auf jeden Fall besser, der Belag liegt ungeklebt als zu stramm geklebt.

Solche Ausnahmen können aber keineswegs verallgemeinert werden; denn in allen übrigen Fällen liegt die Sache wesentlich anders. In allen Stärken und Qualitäten äussert Linoleum im frisch verlegten Zustande mehr oder weniger grosse Veränderungssucht; dieser setzt der Klebstoff, sobald er trocken ist, ein Ziel. Der belegte Raum mag einer Bestimmung dienen, welcher er will, ab und zu muss der Belag mit Wasser gereinigt werden. Trotz der ölgetränkten Volumen wird durch diese Befeuchtung die Veränderungssucht immer wieder neu angeregt. Einzelne Stoffe oder gar Korklinoleum würden unter dem Einfluss dieser wiederholten Befeuchtungen sichtlich wandern. Aber auch bessere, sogar ganz gute Ware unterliegt dem Einfluss der Nässe, wenn auch in geringerem Masse. Hinzu kommt, dass der ungeklebte Belag auf der geringsten Unebenheit lose liegen muss. Aber auch auf der glatten Fläche wird derselbe durch die Benutzung in unmerkliche Bewegung versetzt, und hierdurch wird die Haltbarkeit zweifellos beeinträchtigt und herabgemindert. Vergegenwärtigen wir uns aber einen ungeklebten Steinboden, so zeigt es sich, dass nach einiger Zeit die rege benützten Stellen an der Oberfläche des Steinbodens staubartige Absonderungen ansammeln. Die Benutzung löst eben allmählich die Bestandteile der beim Glätten mitunter noch besonders aufgetragenen Gips- oder Zementteilchen, bis diese in genügender Ansammlung durch den unter dieser losen Unterlage vorhandenen Luftdruck zu kleinen Dünen vereinigt werden. Der auf Steinböden benützte Schellackkitt dringt aber derartig in die Oberschicht des Bodens ein, dass eine solche Auflösung unmöglich, wohl aber die Verbindung mit dem Linoleum bewirkt wird.

Dass die Haltbarkeit des Belages in geklebtem Zustande auf Unterboden aller Art eine ungleich höhere ist, unterliegt keinem Zweifel. Trotzdem ist die Anschauung, Linoleum könne auch ungeklebt verlegt werden, weit verbreitet. Der Wunsch ist eben auch hier der Vater der Idee, denn in grösseren Räumen ist das bereits ausgelegte Blatt mitunter nur schwer wieder aufzunehmen; zudem lässt die ganz erhebliche Ersparnis des nicht billigen Klebematerials diese negative Arbeitsform ganz besonders angenehm erscheinen.

Unterbleibt das Kleben aus Unwissenheit, so ist das eben ein grober Fehler; unterbleibt es aber trotz besseren Wissens aus Bequemlichkeit und Sparsamkeitsrücksichten, so ist dies gewissenlos und unverzeihlich.

Micksch. (Nachdruck verboten.)

Das Brechen des Leders zu beseitigen. Die Haltbarkeit des Leders ist zum grossen Teile von der Behandlung desselben abhängig, denn wir haben in der Praxis täglich Gelegenheit zu beobachten, dass Riemenzeuge und auch sonstige Lederwaren mitunter trotz sehr ausgiebiger Benutzung ein verhältnismässig hohes Alter erreichen, während andererseits neues Leder schon bei der Verarbeitung Neigung zum Brechen zeigt. Leder mit sprödem Narben, der zum Platzen neigt, geht in der Regel schnell dem Untergang entgegen, und deswegen sollten die Vorkehrungen zur Verbesserung des Zustandes, soweit diese in der Sattlerwerkstatt noch durchführbar sind, etwas näher beachtet werden.

Die Neigung des Narbens zum Brechen kann verschiedenen Ursprungs sein. Mitunter sind die Häute schon in den Vorbereitungsstadien falsch behandelt, zu schnell, d. h. in der Wärme oder gar in der Sonne, getrocknet, mitunter ist auch das gegerbte Leder mangelhaft ausgewaschen worden. Auch bei der Zurichtung unterlaufen verschiedene Fehler, es wird mangelhaftes oder ungenügend Fett benutzt, ebenso kann Säure oder zu scharfe Schwärze den Narben schädigen. Am häufigsten ist jedoch beobachtet worden, dass der Narben durch zu starke Brühen und durch ungenügendes Auswaschen hart geworden ist. Derartiges Leder kann durch angemessene Behandlung in einen durchaus brauchbaren Zustand versetzt werden. Der Narben muss erweicht und der überschüssige Gerbstoff aus der Oberfläche entfernt werden. Zu diesem Zwecke muss der Narben natürlich gründlich ausgewaschen bzw. ausgebürstet werden. Eine Schwierigkeit erwächst hierbei insofern, als dieser Behandlung ein Verbessern der Farbe und auch des Glanzes folgen muss. Die Waschung des Narbens muss auch dann erfolgen, wenn nur nachgefettet werden soll. Mitunter lässt sich der Narben schon durch einen Anstrich mit einer Lösung von gleichen Teilen Glyzerin und Wasser geschmeidig machen. (Nachdruck verboten.)

Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der „Fachbeilage" erscheint am 3. Juli 1914. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 12. Juni, alle anderen Arbeiten bis zum 17. Juni an die Redaktion einzusenden.

Redakteur und Verleger: Peter Blum, Berlin. Druck: Vorwärts Buchdruckerei und Verlagsanstalt Paul Singer & Co., Berlin SW. 68, Lindenstrasse 69.