# Fachtechnische Beilage

## der Sattler- und Portefeuiller-Zeitung

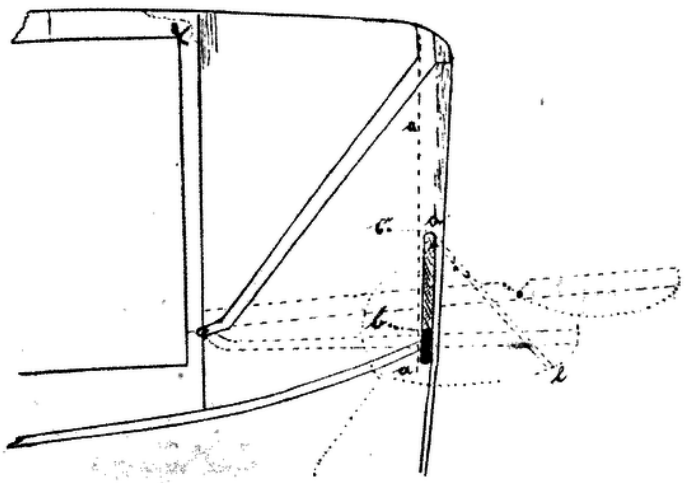
Nummer 7 | Erscheint alle 4 Wochen. Einsendungen für die Fachbeilage sind zu richten an P. Blum, Berlin SO. 16, Brückenstr. 10b | 26. Juni 1914

**Inhalt:** Ein Verdeck ohne Sturmstangen. — Dekorative Raum- und Aussenkunst im Wagenbau. (Schluss.) — Aus der Lederwarenbranche: Kleine Kniffe von grossem Vorteil. — Koffer mit Wiegevorrichtung. — Eine Suit-Case-Neuheit. — Kleine Notizen. — Patentschau. — Briefkasten der Redaktion.

## Ein Verdeck ohne Sturmstangen.

Von K. Maxim.

Bei der jetzt herrschenden Mode im Karosseriebau, alle Formen glatt und rund zu gestalten, alles über die Karosserieaussenwand Hinausragende tunlichst zu vermeiden, tritt auch an den Wagensattler manches Neue heran, zum Beispiel das Anfertigen eines Landaulettverdeckes ganz ohne Sturmstangen. Es soll nicht die Aufgabe dieser Zeilen sein, die Verdecke mit Innensturmstangen zu besprechen, bei denen der Wagenschlosser für die richtige Stellung und Lage sorgt, sondern sie sollen die Aufhängung des Hinterspriegels mittels mehrerer Gurten oder, was das Praktischste ist, mittels starken Segeltuches illustrieren. Beistehende Skizze zeigt ein Landaulettverdeck mit runden Ecken, ohne jede Sturmstange. Der Wagensattler wird nun folgendes zu tun haben, um das gesteckte Ziel mit wenig Arbeit zu erreichen.




Nachdem das Verdeck richtig gestellt ist, nagelt man rechts und links je eine Stellschnur oder besser Gurte vom Hinterspriegel (innen) nach dem Matratzenbrett. Auf unserer Skizze von Punkt a zu a. Jetzt legt man das Verdeck nieder und gibt dem Verdeck die Lage, die es im zusammengelegten Zustande haben soll; der eine bevorzugt die ganz wagerechte, der andere wieder die etwas nach hinten steigende Stellung. Es ist hierbei schon darauf zu achten, dass Verdeckleinen-Polster und -Leder nach hinten zu entsprechend auftragen und deshalb die Lage des Verdeckes im fertigen Zustande erhöhen, und zwar 50 bis 80 Millimeter, bei wenigen Spriegeln weniger, bei mehreren wird es mehr betragen. Um die Arbeit bequem allein machen zu können, stellt man eine entsprechend hohe Stütze in der Mitte des Hinterspriegels zur Erde. Jetzt geht man in das Innere der Karosserie und zieht die Stellgurten nach sich (siehe Skizzen d e) und misst die Höhe von Punkt b zu c. Dieses Mass ergibt die Höhe des Brettes, an welches das Verdeck aufgehängt wird. Am besten nimmt man ein durchgehendes Brett, 20 Millimeter stark, und so lang, wie die Karosserie hinten breit ist, bis zu den Anfängen der seitlichen Rundung gemessen. Die Ecken und die Kanten rundet man ab, damit das Segeltuch oder die Gurten sich nicht entzwei scheuern. Das Brett muss sehr gut mittels Eisenschienen oder Buchenriegeln festgeschraubt sein, denn es muss das ganze Verdeck tragen und ist jedem Stoss bei der Fahrt ausgesetzt. Hat das Brett den notwendigen Halt, so stellt man das Verdeck hoch, macht die Stellgurten ab und nagelt nun das starke Segeltuch recht solide und gleichmässig an den Hinterspriegel innen an, um es hierauf nach unten zu spannen und gleichfalls gut zu nageln. Dieses Segeltuch legt sich beim Zurücklegen des Verdecks über das Brett b—c, und der Hinterspriegel hängt. Er trägt jetzt das Verdeck. Jetzt kann das Verdeck gearbeitet werden, wie jedes beliebige. Zur Bequemlichkeit bringt man einen Griff in den Mittelspriegel an, um das Verdeck hochziehen zu können. Solide feste Verdeckschlösser sind unbedingt nötig, weil die Mittelspriegel nur durch die Schlösser zusammengehalten werden und das Verdeck am Zurückfallen hindern.

Um dem Verdeck ein recht elegantes Aussehen zu verleihen, soll man es auf dem Hinterspriegel nicht zunageln, sondern nähen. Die Naht muss deshalb in den Hinterspriegel eingelassen und gut verrieben werden. Ein solches Verdeck sieht immer sehr gut aus und erweckt den Eindruck einer Limousine. Manche Firmen machen diese Verdecke in der Art, dass der Wagenschlosser zwei schwere Oesen schmiedet, deren Oeffnung so gross ist, dass die Gurten bequem hindurchgehen, an welchen man den Hinterspriegel aufhängen will. Diese Oesen müssen sehr stark sein (zirka 10 Millimeter) und am unteren Ende in einem breiten Kreuzlappen auslaufen, damit sie mittels starken, kurzen Holzschrauben recht solide angeschraubt werden können. Hier ist der Hergang ziemlich der gleiche wie oben, nur muss man das Mass zur Tragöse so nehmen, dass man von der oberen Karosseriekante b bis zur unteren Kante der Oesenöffnung messen muss. Sind die Oesen dann angefertigt und festgemacht, so nagelt man feste Gurten erst oben am Oberspriegel gut fest, steckt dieselben von hinten nach vorn durch die Oesen, um sie dann mit Gurtstiften recht fest anzunageln. Jetzt ist die weitere Ausführung dieselbe bis zur Fertigstellung wie oben. Meist wird der praktische Fachmann bei dieser Ausführung die Lehnpolster recht hoch machen, damit die Biegung des Tuches von der Rücklehne verdeckt wird und nicht zwei Linien entstehen, die das gute Aussehen im heruntergeklappten Zustande beeinträchtigen. Bei dieser Oesenaufhängung leidet das Tuch erheblich, weil es sich über diese strafft. Bei der ersteren Ausführung ist das Tuch entlastet und leidet nicht, weil die Last auf die ganze hintere Breite verteilt ist und vom Segeltuch getragen wird.

---

## Dekorative Raum- und Aussenkunst im Wagenbau.

Von P. Reibestahl.

(Schluss.) (Nachdruck verboten.)

Die Matratzen haben inmitten einen grossen Spiegel, der durch eine Wulst begrenzt und dreiseitig abgeschlossen wird. Da wir es hier mit besonderen Rahmen zu tun haben, so lässt sich die Arbeitsausführung bequem auf dem Tisch erledigen.

Nachdem die Rahmen gegurtet, sind drei bis vier Federreihen aufzubringen; doch behalte man sich für unten eine Sieben- bis Achtgang-Feder, also eine etwas höhere, vor, um einen guten Kissenabschluss ermöglicht zu sehen. Die französische Schnürung, die die Federn mehr gestellt als geschnürt wissen will, ist zu bevorzugen. Beim folgenden Fassonpolster nähe man nach Anzeichnung den Mittelspiegel mit der Doppelspitze ab und so auch bei der darauffolgenden Pikierung, die äusserst weich zu halten ist.

Das Beziehen mit dem Stoff, der hier ein seidener war, hat zu folgen; doch muss man von einer Verbindung der einzelnen Stoffteile mit der obligaten Wagenrundschnur absehen, da seidene Posamentenschnüre an deren Stelle treten, die, nachdem der Stoff aufgebracht ward, formgerecht und akkurat aufzunähen sind. Die Schnüre der Wulsten brauchen nur an der Spiegelgrenze nähend befestigt zu werden und kommen dann, unter nötigem Anzug ihrer gewünschten Tieflagerung, unten zur Annagelung.

Zur Federung der Rahmen sei noch bemerkt, dass es recht gut angebracht ist, unter die Kopfwulst eine Federreihe zu lagern, doch glaube ich das befürworten zu können, dass die Wulst ringsum keiner für sich abgesonderten Federreihe bedarf, da sich die Federung, als ganzes Feld gedacht, ganz gut abtun lässt. Dass man das Fassonpolster ringsum gleichmässig abzugarnieren hat, das versteht sich schliesslich von selbst; ebenso für selbstverständlich halte ich das Offenlassen der Pikierung und des Bezuges oben, was ja zuschlagbezüglich im Wagen zu geschehen hat, nachdem die Rahmen eingeschraubt worden sind.

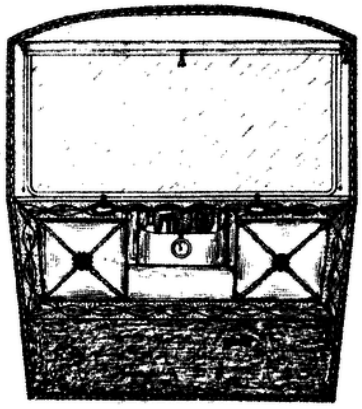


Fig. 3

Fig. 4

Nun ist ja das Abnähen des Spiegels sowie das Aufnähen der Schnur keine so besonders schöne und leichte Arbeit; doch der Wagensattler hat ja mit unbequemen Eventualitäten ständig zu rechnen, und da die Arbeit ja auf dem Werktisch vor sich geht, so kann man der Doppelspitze, die dabei in Aktion zu treten hat, schon die richtige Direktive geben, um eben der dekorativen Schlussarbeit der Rückenmatratze die richtige Weihe zu geben.

Die Sitzkissen, die ganz das gleiche Motiv widerspiegeln, sollen — ganz ausser der Reihe — hier gleich besprochen werden. Sie haben einen Mittelspiegel und eine rundlaufende, abgeschnürte Wulst, die im vorderen Teil eine englische Kante auch ganz gut aufweisen kann.

Man rüste die Holzrahmen mit Gurte und Federn aus und polstere die Kissen grössenentsprechend. Vorn nähe man in Bodenhöhe querüber einen Streifen Schlächterleinen besonders an, den man unter Einlasierung reichlicher Polstermassen mit dem Schächter des Hauptteiles ansteckend und dann annähend vereint, dabei genügend Polster beifügend, so dass eine scharf hervorspringende Kante, die sogenannte englische Kante, ihr Entstehen kundgibt. Mit Leiterstichen von unten unter den Federdraht und von obenher über den Draht zurück, den Faden dabei verknotend, gewinnt man bei zwei- bis dreimaliger weiterer Abnähung die diesen Kanten eigene Festigkeit. Die Pikierung und das Beziehen mit Stoff und Aufnähen der Schnuren ist die logische Folge, nur muss der Vorderboden verkehrt über den von oben kommenden Stoff genadelt werden, was seitlich und hinten nicht notwendig erscheint, da Stoff und Schnuren nach unten gezogen und dort angenagelt werden.

Doch auch auf Art der gefüllten Kissen ist das Polster abzutun, indem man das Oberpolster im Rahmen mit bescheiden schräg abstehender englischer Kante garniert, Bezug und Schnuren aufbringt und das dem Rahmen entnommene Oberpolster mit dem fertigen Kissenboden vorher verkehrt zusammennähend vereint, umklappt, das Federkissen einlegend und auf den offenen drei Seiten das Oberpolster an die Kissenboden schleift, diese dabei mit anfüllend.

Die Türen unseres Ausschlages weisen die sogenannten Kreuzschnüre auf. Das Türpolster, unten mit Teppich versehen, wird im oberen Teil mit einem Bortenkranz umrahmt. Etwas Neues ist diese Türgarnierung keineswegs, aber schön und geschmackvoll kann sie immerhin benannt werden. Auch ist die Verfertigung höchst einfach. Es wird der Stoff auf Zug, nach Anzeichnung der Grenzlinien an den Ecken, festgenagelt und die Schnuren, unter äusserst kräftigem Ausziehen dieser, an den äussersten Ecken nagelnd befestigt. Die Schnurenendungen sind im Holz vorher einzulassen, um das Hervortreten beim Bortenkranz nicht fühlbar werden zu lassen. Ein mehr oder weniger starkes Ausfüllen der vier Felder hat zu folgen, worauf man die Grenzen nagelnd verschliesst. Die Rosette wird aufgenagelt, an den Aussenrändern mit Seide angenäht und der Türzuzieher mit Platte und Schrauben an seinen Bestimmungsort gebracht.

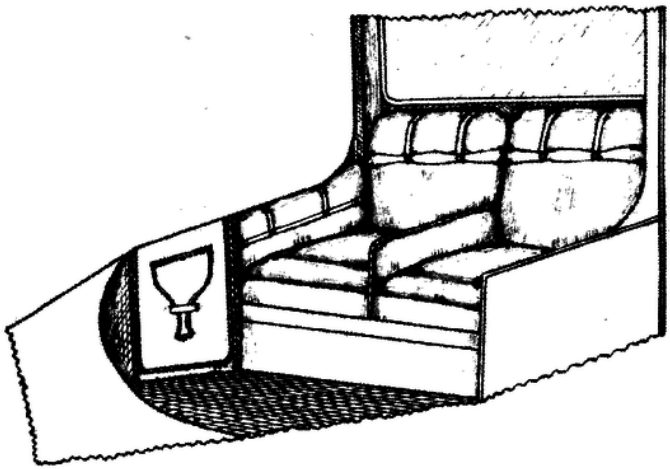


Fig. 5

Die vorher zugerichtete Borte kommt reichlich gekleistert darüber und wird innen mit abgeknipsten Schnurstiften und auf äusserer Kante mit Kammzwecken festgenagelt, die ja von der rundlaufenden Plattschnur überdeckt werden. Das Anschrauben der Türhalter sei erwähnt. Neben der Tür findet beidseitig eine Faltentasche mit Steckdeckel Anordnung. Das Unterkleben der Deckel mit Lackleder lässt diese beim Aufheben recht nobel aussehen. Die Einpaspelung geschehe mit farbentsprechendem Saffian. Das Anmontieren der nötigen Ausstattungsstücke ist auf den Zeichnungen klar ersichtlich, so dass ich der Worte darüber enthoben bin.

Figur 3 stellt die Vorderwand dar, und auch darüber ist nichts besonderes zu sagen, da sich der Arbeitsverlauf mit dem an den Türen vollständig deckt, nur dass hierbei zwei Felder für Kreuzschnüre und ein glatt zu bespannendes unteres Teil polster- und stoffbezüglich abzutun ist. Stores, Armschlingen sind Ausstattungsgegenstände, die wir verfertigen und die in solch grossem Wagen nie fehlen dürfen. Einlegeteppich, Fussrollen sind weitere Ausstattungs- bzw. Bequemlichkeitsstützen, die der Reisende nimmer missen mag. Zwei Notsitze in Fahrtrichtung besitzt eine Limousine in grossen Abmessungen auch; ich gebe einen solchen mit Figur 4 wieder.

Das Motivliche der Rücken- und Sitzpolster tragen auch sie zur Schau, wenigstens hinsichtlich des Kissens. Der Sitz bekommt Federn, und es ist das Oberteil im Rahmen fix und fertig zu garnieren und mit Seitenboden zu versehen, die beim Darüberstülpen des fertigen Ganzen unten festzunageln sind. Da das Mittelteil des Sitzes inmitten brettfrei ist, so lässt sich die einfassende Schnur des Spiegels ganz gut nach unten anziehen, d. h., wenn es nottun sollte. Von untenher kommt ja ein eingefasstes Teppichstück zur Bekleidung.

Die Lehne wird einfach glatt bespannt, da eventuelle Schnuren beeinträchtigend wirken würden. Doppelte Watteauflage oder dünnes Rosshaarpolster ist Bedingung. Eine Schnur schliesst die Lehnen seitlich und oben ab. Hinfällig ist sie unten, da der Stoff, aus einem Stück geschnitten, von unten nach oben umgelegt wird.

Bei der Einbringung des Himmels, dies sei noch hier nachträglich erwähnt, sind für die hinten steil abfallende Rundung 1 bis 2 besondere Anzugstreifen querüber anzunähen, um den Charakter des nach hinten stark abfallenden Runds auch innen gewahrt zu sehen.

Der Vordersitz des Wagens, Figur 5, trägt Klubsesselpolster. Die Seitenteile sind nach oben stark, nach unten schwach verlaufend gleich am Sitz zu polstern und mit Leder zu beziehen sowie mit den Abschnürungen zu versehen. Die Knöpfe werden aufgenagelt und halten die Riemen am Bestimmungsplatze fest. Das Mittelteil ist glatt zu bespannen, doch ist eine hüben wie drüben angebrachte Teppichgarnierkante unerlässlich.

Die beiden Einzelmatratzen — rahmenlos — sind auf dem Tisch im Garnierrahmen formgerecht auf dem Leinen abzuzeichnen, mit Alpengras und Schächter in Fasson zu arbeiten, wobei rings eine Kante abzunähen ist. Die Pikierung mache man nicht zu stark, auch kann das Leder aus einem Stück bestehen, da der zurückgezogene Kopf keine Falten gross aufkommen lässt. Um das Zusammenkrauchen bei der Entnahme vom Garnierrahmen beschränkt zu sehen, kleistere man das Baggingleinen von hinten stark, auch nagele ich zur weiteren Vorsicht unten, dicht über der Fälschung, eine Holzleiste von genauer Matratzenbreite auf das Leinen von hinten, die mir unzweifelhaft dafür bürgt, dass die Matratze unten nicht in sich gehen kann. Durch diese Manipulation wird das Einnageln ganz bedeutend erleichtert. Die Beläge nach Muster und Höhenanordnung.

Die Kissen tragen die bei Chauffeursitzen übliche Vorderwulst und sind nach hinten glatt und stark abfallend gearbeitet. Das Oberteil, auf Rahmen gearbeitet, wird mit Seitenboden annähend versehen und an das Federkissen geschleift.

Die Tür, auch die blinde, erhält eine Tasche, wobei der Hohlraum diesbezüglich ausgenutzt ist. Die Klappe muss eingeschnitten, eingeschoben und durchgesteppt befestigt werden, da sich ein Annageln der geschweiften Linienführung der Karosseriekante wegen nicht empfiehlt.

So hätte ich nun in aller Kürze der Garnierungsart strengster Modernität eine fachtechnische Würdigung zuteil werden lassen, und freuen sollte es mich aufrichtig, wenn zu meinen Ausführungen Stellung genommen würde und dieser und jener seine Erfahrungen, seine Verfertigungsart zum besten gäbe, damit das in flüchtigen Strichen gezeichnete Bild mehr Farbe und Leben bekommt.

---

## Aus der Lederwarenbranche.

**Kleine Kniffe von grossem Vorteil.** Die launische Modegöttin hat in diesem Jahre der Stofftasche den Vorzug gegeben.

Die Moirétasche mit und ohne Stickerei, glatt und in Falten gelegt, scheint die begehrteste zu sein. Da aber das Legen der Falten ziemliche Handfertigkeit erfordert und auch zeitraubend ist, glaube ich mit dem hier demonstrierten Hilfsmittel den interessierten Kreisen einen Dienst zu erweisen.

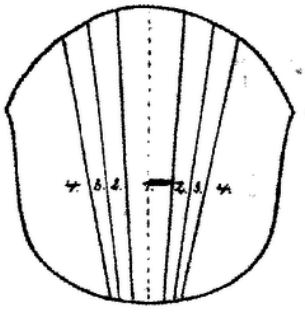



Fig. 1

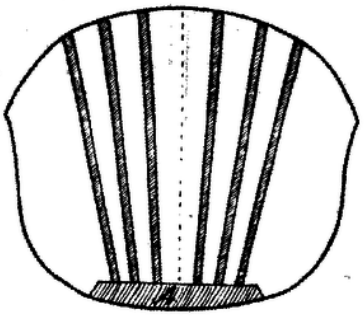


Fig. 2

Figur 1 zeigt einen 50—60er Deckel, genau in Grösse wie der Sarsenet zum Spannen geschnitten ist. Dieser Deckel wird nun so eingeteilt, dass der mittlere Streifen unten genau so breit ist wie die Mittelfalte 1 sein soll.

Nr. 2 und 3 muss so breit sein, dass die Hälfte des Streifens mindestens bis zur Hälfte unter den vorhergehenden Streifen geschoben werden kann, um die richtige Entfernung von Faltenkante zu Faltenkante zu erreichen. Nr. 4 bleibt dann von selbst in der richtigen Breite übrig.

Nun schneidet man mit einem sehr scharfen Messer oder besser mit der Pappdeckelschere diesen Deckel genau nach der Vorzeichnung auseinander. Die Kanten müssen genau gradlinig sein, wenn der Apparat gut funktionieren soll.

Nach dieser Zerlegung zieht man mit Kleister die einzelnen Teile auf ein Stück dünnen Poplin in entsprechender Grösse, jedoch so, dass die Riefen desselben senkrecht von oben nach unten laufen, und lässt zwischen je zwei Streifen etwa 8 Millimeter Abstand, wie Figur 2 zeigt.

Die andere Seite bezieht man mit einem dünnen aber zähen Packpapier und reibt die Zwischenräume gut mit dem Falzbein ein. Nachdem lässt man diese Schablone zwischen Deckel gut trocknen und schneidet das Ueberstehende ab. Nach dieser Vorbereitung macht man unten einen Ausschnitt, so wie Figur 2 zeigt, und schiebt nun die einzelnen Teile von links und rechts nach der Mitte harmonikaartig zusammen und streicht mit dem Falzbein die Brüche fest nieder. Der Faltenraffer wäre damit vollendet.

Der Faltenraffer, der also genau die Grösse des zugeschnittenen Moirés, wenn aber zusammengeschoben die Grösse des Spannsarsenets haben muss, wird mit der Poplinseite auf die Vorderseite des Moirés gelegt, und zwar auf den Tisch der Nähmaschine, mit dem Ausschnitt A, Figur 2, nach der Nadel gerichtet.

Und nun beginnt das Faltenraffen in der Weise, dass man die Mittelfalte zuerst zusammenpresst, dann die hintere und zuletzt die vordere Partie unter Zuhilfenahme des Falzbeins, wenn eine Falte einmal nicht parieren will. Dies kann vorkommen, wenn ein Stoffbruch aus dem Stück vorhanden ist.

Hat man nun das Moirésstück so unter der Schablone zusammengehalten, rutscht man das Ganze unter die Nadel und steppt die entstandenen Falten in dem Ausschnitt A, Figur 2, ab.

Die Glätte des Nähmaschinentisches und die Rippen des Poplins leisten hier die Hilfe zum Gelingen bei dem Zusammenschieben der Falten. Die nötige Fertigkeit dazu ist schnell erworben.

Oberteil mit zwei Kleiderhaltern und einem Prinzesskleidhalter. Es kann zwei Anzüge und ein Damenkleid oder vier Damenkleider und einen Anzug aufnehmen. Ein unterer, in Fächer geteilter Einsatz dient zur Aufnahme der übrigen Toilettestücke. Das Suit-Case ist aus Holz gearbeitet, mit schwarzem Keratol bezogen und hat starke aufgenietete Lederecken. Es wird ohne Frage das Interesse vieler Reisenden finden, welche die hohen Transportkosten der schweren Schrankkoffer vermeiden möchten und doch die Vorzüge eines Schrankabteils, das Bequemlichkeit und Schonung der Kleidungsstücke darbietet, zu schätzen wissen. Auch für Automobilisten ist es von Vorteil, da es auch im Innern des Wagens bequem untergebracht werden kann.

## Kleine Notizen

**Oelflecken aus Leder beseitigen.** Die Flecken werden vorsichtig mit Salmiak betupft und nach längerer Einwirkung mit reinem Wasser nachgewaschen. Das Verfahren muss mehrmals wiederholt werden; um die Farbe möglichst wenig anzugreifen, benutzt man zum Betupfen und Waschen einen Schwamm.

Verschiedene Fettflecken lösen sich auch in Butter. Man lässt diese einige Stunden wirken, wischt dieselbe mit einem Lappen ab und wäscht mit warmem Seifenwasser nach. (Nachdruck verboten.)

**Geruchlosmachen von Tran.** In neuerer Zeit kommt übelriechender Tran immer seltener in den Handel, denn in den grossen Bereitungsstätten werden allerlei Raffinierverfahren zur Anwendung gebracht. Mitunter ist aber trotzdem die Läuterung ungenügend und auch durch längeres Lagern verschlechtert sich der Geruch der billigen Schmiertrane.

Der zum Lederschmieren benutzte Tran enthält neben den übelriechenden Fäulnisprodukten noch tierischen Leim. Man befreit den Tran von diesem und erhöht gleichzeitig die Schmierfähigkeit, wenn man ihn erwärmt und gleichzeitig eine Abkochung von Gerberlohe, Catechu oder irgendeinem gerbstoffreichen Körper zufügt, wobei sich der Gerbstoff mit dem Leim zu einem flockigen Körper verbindet, der dann allmählich zu Boden sinkt und klärend und säubernd auf den Tran einwirkt. Obwohl der Tran durch diese Prozedur gereinigt und geklärt wird, enthält er doch noch die unendlich kleinen Spaltpilze und eigentlichen Gerucherreger.

Bei den billigen Qualitäten ist auch die bei der Gewinnung angewendete Hitze sehr oft die Ursache des Geruchs. Auf die Schmierfähigkeit hat der Geruch in der Regel keinen grossen Einfluss, aber auf den sehr verschiedenen geschmierten Ledersorten, Riemenzeug und Lederwaren aller Art wird der scharfe Trangeruch sehr unangenehm empfunden, und die Geruchlosmachung würde sicher öfter vorgenommen werden, wenn das einfache Verfahren besser bekannt wäre. Um den mit einem Gerbstoff geklärten, aber doch noch sehr übelriechenden Tran von seinem Geruche zu befreien, genügt es, denselben mit einer Chlorkalklösung durch Rühren zu mischen und abermals abklären zu lassen. Der Chlorkalk zerstört die übelriechenden Fäulnisprodukte und der spezifische reine Trangeruch tritt hervor. (Nachdruck verboten.)

**Wozu Lederabfälle gut sind.** Schneidet der Schuster aus der durch den Gerbprozess in Leder umgewandelten Tierhaut das Oberleder und die Sohlen für neue Fussbekleidungen aus, so ergeben sich auch bei der denkbar besten Einteilung immer Abfallstücke, deren Verwertung ihrer Kleinheit wegen dem Laien aussichtslos erscheint. Trotzdem werden dieselben nicht einfach weggeworfen; im Gegenteil findet ein geschickter Handwerker auch für diese stets noch einen Platz, wo sie nutzbringend ihre Zwecke erfüllen können. So sind sie als Flicken oder als Zwischen- bzw. Ausfüllmittel für Sohlen und Absätze oft gut passend, oder sie finden in der Stock- oder Knopffabrikation Verwendung. Der Knopffabrikant schneidet die kleinen Abfallstücke mittelst besonderer Maschinen in passende Scheiben, presst sie in die gewünschte Form und stellt auf diese Weise aus denselben die schönsten Lederknöpfe her. In ähnlicher Weise benutzt der Drechsler die Lederabfälle zur Anfertigung kräftiger und elastischer Peitschenstiele oder Stöcke. Er stanzt zu diesem Zwecke die Lederstückchen zu Ringen aus, welche auf Stöcke bzw. starken Draht geschoben und dann fest zusammengepresst werden.

Sind die Abfallstücke auch zu solchen Zwecken noch zu klein, so sind sie darum doch nicht völlig wertlos. Mit Klebstoffen vermengt werden sie in kräftigen hydraulischen Pressen einem starken Drucke unterworfen und dadurch zu grösseren Stücken vereinigt, die dann zu Sohlenleder und dergleichen brauchbar sind. Auch die Fabrikanten von „Berliner Blau" sind Abnehmer kleinster Lederabfälle. Sie glühen dieselben mit Pottasche und laugen die Rückstände aus. Der dabei erhaltenen Lauge wird Eisenvitriol und Alaun zugesetzt, worauf man einen tiefblauen Niederschlag, das Berliner Blau, erhält. Aus diesem lassen sich durch Weiterbehandlung die verschiedensten Farbentöne, so z. B. grün und braun, erzeugen, die ihre Bildung alle dem Stickstoff des Leders verdanken und als Malerfarbe, sowie in der Kattun- und Tapetendruckerei, zum Färben von Kleiderstoffen usw. ausgedehnte Verwendung finden.

Nicht nur neue Lederabfälle, sondern auch altes gebrauchtes Leder findet noch oft eine vielseitige Verwendung. Alte Treibriemen, gebrauchtes Sattelzeug und verschlissenes Schuhwerk, die früher unbenutzt dem Ofen oder dem Müllhaufen überantwortet wurden, finden heute allenthalben willige Abnehmer. Die Reste werden in ihre einzelnen Teile zerlegt und diese dann unter gleichzeitigem Einfetten einer gründlichen mechanischen Bearbeitung durch Strecken, Walzen und Hämmern unterworfen, um sie dadurch wieder geschmeidig zu machen. Das so aufgearbeitete Altmaterial wird vorwiegend an Schuhfabriken abgegeben, welche dasselbe zu Sohlen, Absätzen, Einlagen und Flicken, seltener zu Oberleder, benutzen. Der Sattler verarbeitet das Altleder zu Geschirr- und Sattelteilen, Peitschen, Futteralen und anderen Gegenständen. In der Möbelindustrie findet es zu Stuhlsitzen, Polstern, Ueberzügen usw. Verwendung. Ferner gebraucht man altes Leder zur Umhüllung von Griffen an Bügeleisen, Kochtöpfen, Kaffeekannen und sonstigen Gegenständen. Die Lederumhüllung dient dabei als Isoliermaterial zur Vermeidung der Wärmeübertragung auf die die Sachen anfassenden Personen. Altes Leder ist auch zu den bereits angeführten Zwecken benutzbar, zu welchen Abfälle von neuem Leder benutzt werden. TIK (1306)

**Prüfung der Lichtechtheit.** (Nachdruck verboten.) Die im Handel befindlichen Gewebe werden heute nach so mannigfachen Methoden gefärbt, dass der Begriff „echtgefärbt" sehr dehnbar ist.

Bei den meisten der im Handel befindlichen Gewebe bildet die Prüfung der Lichtechtheit, die ja in der Regel mit der Waschechtheit identisch ist, das wertvollste Erkennungsmerkmal. Es ist vorgekommen, dass relativ teure Stoffe den an sie gestellten Anforderungen in dieser Hinsicht nicht entsprochen haben. Vor solchen Schäden und Enttäuschungen vermag man sich in verhältnismässig einfacher Weise zu schützen, indem man ein vor dem Einkauf beschafftes Musterstück zur Hälfte in dunkles Papier schlägt. Der Rand des Papiers wird mit der Maschine festgenäht oder mit Stecknadeln festgesteckt. Die aus diesem Umschlage herausragende Hälfte setzt man der natürlichen Belichtung aus. Es ist keineswegs erforderlich, diese Probe dem unmittelbaren Sonnenlichte auszusetzen, obwohl die Wirkung hierdurch wesentlich gesteigert wird. Nach zwei bis drei Tagen zeigt der Stoff ganz deutlich, ob und in welcher Weise er sich am Lichte bzw. im Gebrauch verändern wird.

Am interessantesten sind die Proben, die man mit verschiedenen Stoffen auf verschiedene Zeiten ausdehnen kann. Entfernt man das Papier nach einer beliebigen Belichtungsdauer, so ist die Veränderung deutlich wahrnehmbar, weil die bedeckte Hälfte unverändert geblieben ist. Dieses Belichtungsverfahren wird nicht allein in unserem Gewerbe, sondern auch bei verschiedenen anderen Stoffen, wie Leder, Linoleum, Tapeten usw., mit Erfolg angewandt.

**Ein patentiertes Fleckenreinigungsmittel.** (Nachdruck verboten.) In Anbetracht der Bedeutung, die ein wirklich rationelles Fleckenreinigungsmittel für alle diejenigen Kreise hat, die gewebte Stoffe verarbeiten, verdient eine patentierte Lösung, sofern die geschilderte Wirkung tatsächlich eintritt, nähere Beachtung.

Das Fleckenreinigungsmittel besteht aus einer Lösung von Zucker, Alkalien und Alkohol in Wasser, mit einem bestimmten Zusatz von Terpentin oder einem Ersatzstoff des letzteren.

Dieses nach dem patentierten Rezept hergestellte Reinigungsmittel eignet sich nicht allein zum Auffrischen und Wiederbrauchbarmachen alter getragener Kleidungsstücke, sondern es können mit überraschender Wirkung auch Flecke aus farbigen Kleidungsstücken, Möbelbezügen usw. entfernt werden. Das Merkmal der Erfindung besteht im wesentlichen in dem Zuckerzusatz, der hier eine doppelte Wirkung hat, indem die Zuckerlösung nämlich einmal infolge ihrer spezifischen Schwere saugend wirkt und die Flecke aus dem Stoff in die darunter gelegten Unterlagen hineinzieht, und zweitens hat die Zuckerlösung auch eine Schutzwirkung, indem sie nämlich das Auslaufen der Farben, die durch die Alkalien angegriffen werden, verhindert.

## Patentschau

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

Gebrauchsmuster (Deutschland): Kl. 33b. 602 004. Sicherheitskette für Portemonnaies. Rich. Poloetzky, Berlin. — Kl. 39b. 600 333. Künstliches Leder. Vittorio Vollmann Tabacchi, Rom. — Kl. 56b. 599 401. Steighügel. Simson u. Co., Suhl. — Kl. 33b. 600 464. Koffer mit Wiegevorrichtung. St. von Rzewuski, Königsberg i. Pr. — Kl. 56a. 598 827. Bogenspitze für Bogenpeitschen. Jul. Schneider, Kaltensundheim. — Kl. 56a. 598 878. Militär-Reithalfterzaum. Fa. H. V. Schütze, Hannover. — Kl. 33b. 603 676. Unterteilter Reisekoffer. Gg. Zierullis, Insterburg. — Kl. 33b. 603 209. Handgriff für Reisekoffer, Taschen und Plaidriemen, bestehend aus Metall und Leder ohne Naht. Luise Martha Geissler, Chemnitz. — Kl. 56a. 603 088. Kummet mit aus Gummi bestehender Einlage. Konrad Fischer, Gera, Reuss und Louis Voigt, Neuärgerniss b. Triebes.

Angemeldete Patente: Kl. 41c. J. 14 971. Verfahren zur Herstellung von Helmen und ähnlichen Kopfbedeckungen mit lackledertigem Aussehen. Oskar Junker u. Rich. Schärpe, Berlin. — Kl. 33d. D. 30 534. Vorrichtung zum Befestigen der Tragriemen an Militärtornistern und dergl. Rud. Dünkelberg, Düsseldorf.

**Erfindungen** über deren Anmeldung u. Verwertung
Broschüre u. Rat kostenlos
**J. Beit & Co., Berlin SW. 255**
Patent-Bureau
Weitgehendste Garantien

**„Der Sattler als Dekorateur."** Bearbeitet für das nördliche Deutschland von A. Drusenthal, Hamburg. Selbstverlag. Einzelbezugspreis 1 Mk., bei Sammelbestellung nach Uebereinkommen. Geldsendungen eventuell in Briefmarken. Bestellungen sind zu richten an A. Drusenthal, Hamburg 20, Erikastr. 29 I.

Die grosse
Fachzeitschriftenschau
auf der Buchgewerblichen Welt-
:: Ausstellung Leipzig 1914 ::
Mai-Oktober, bringt zum Aushang die
„Fach-Beilage" d. Sattler- u. Portefeuiller-Zeitung.

## Briefkasten der Redaktion

Die nächste Nummer der „Fachbeilage" erscheint am 31. Juli 1914. Artikel mit Zeichnungen sind bis zum 17. Juli, alle anderen Arbeiten bis zum 22. Juli an die Redaktion einzusenden.

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