



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhn. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer
Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 45

Berlin, Sonnabend den 5. November 1910

V. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W.8, Mauerstraße 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Die Jungfraubahn

vom Regierungsbaumeister Lehmann in Graudenz

Aus dem Reisebericht über Eisenbahnen in der Schweiz (gekürzt)

Unter den in den Berner Alpen gelegenen Bergen der Finsteraarhorngruppe zeichnet sich besonders die „Jungfrau“ durch schöne Form und majestätischen Aufbau aus. Um die Schönheiten dieses Gebirgsstocks und die weite Aussicht jedem Touristen zugänglich zu machen, wollte man schon im achten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts eine Eisenbahn auf den 4166 m hohen Gipfel erbauen. Der erste Entwurf stammt aus dem Jahre 1889. Dieser sah eine Adhäsionsbahn von Bahnhof Lauterbrunnen (796 m hoch) bis Stechelberg (870 m hoch) und eine Bergbahn Stechelberg-Jungfraugipfel (4166 m hoch) mit der Maximalsteigung von 59% und 6 Tunneln von insgesamt 5640 m Länge vor. Für die Bergbahn waren fünf aufeinanderfolgende Seilbahnen gewählt. Noch in demselben Jahre wurde dem Schweizerischen Bundesrat ein zweites Projekt zur Genehmigung vorgelegt, nach welchem eine Drahtseilbahn von Stegmatten im Lauterbrunnental in vier sich unmittelbar einander anschließenden, in Tunneln gelegenen Drahtseilrampen bis etwa 30 m unter die Jungfrauspitze führen sollte. Die Gesamtlänge der 4 Tunnel betrug 6500 m, die Steigung der steilsten Rampe 98%. Ein drittes von dem Erbauer der Pilatusbahn, Oberst Locher, im Jahre 1890 eingereichtes Konzessionsgesuch enthielt den Entwurf einer pneumatischen Bahn. In nur 15 Minuten — gegen 1½—2 Stunden bei den ersten beiden Projekten — sollten die mittels Preßluft fortbewegten Wagen in zwei kreisförmig gemauerten Tunneln von 6000 m Länge und mit 70% Steigung den Jungfraugipfel ohne jede Zwischenstation erreichen.

Erst das vierte Projekt, welches eine Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb vorsah, und im Gegensatz zu den früheren Entwürfen nach allen Richtungen Fernblicke ermöglichte, erhielt im Dezember 1894 die Genehmigung des Bundesrats. Anfangs September des Jahres 1896 schritt man an die Ausführung, und jetzt*) sind 5,66 km von der ganzen, 12,2 km langen Strecke

gebaut und dem Betriebe übergeben. Mit dem Bau der Reststrecke hat man im Herbst 1907 angefangen.

Die Bahn beginnt bei der 2064 m ü. M. gelegenen Kulmstation der Wengernalpbahn „Kleine-Scheidegg“ und führt 2,02 km in offener Linie die Paßhöhe entlang bis zur Station „Eiger-gletscher“. Hier hat sie schon eine Höhe von 2323 m ü. M. erreicht, also auf eine Länge von 2 km bereits eine Höhendifferenz von 259 m überwunden. Von Eiger-gletscher ab liegt sie bis zum Endpunkt ununterbrochen in einem 10 km langen Tunnel. Die erste Tunnelstation Eigerwand in km 4,1 — 2812 m ü. M. — wurde am 18. Juni 1903, die zweite und vorläufige Endstation „Eismeer“ — km 5,66 (3156 m hoch) — im Sommer 1907 eröffnet. Als weitere Tunnelstationen sind projektiert „Jungfrauoch“, 3421 m ü. M. in km 9,22 und „Jungfrau“ 4093 m ü. M. in km 12,2. Von hier wird man mittels eines elektrischen Aufzuges von 73 m Länge den 4166 m hohen Gipfel der Jungfrau erreichen.

Die vorherrschende und zugleich größte Steigung beträgt 25%, der kleinste Krümmungsradius auf der offenen Strecke „Kleine-Scheidegg“ — „Eiger-gletscher“ 100 m, im Tunnel 200 m. Der bei Station Eiger-gletscher beginnende Tunnel liegt in festem Hochgebirgskalk, so daß eine Ausmauerung unterbleiben konnte. Auch auf der noch herzustellenden Reststrecke herrschen dieselben günstigen geologischen Verhältnisse.

Mit dem Fortschritt des Baues hatte sich eine besondere Tunnelbaumethode herausgebildet, die hauptsächlich dadurch bemerkenswert war, daß das Ausbruchmaterial durch Seitenstollen an die äußere Felswand geschafft und dort hinabgestürzt wurde. Diese Seitenstollen waren an denjenigen Stellen hergestellt, an denen der Tunnel nahe der Berglehne lag. Die Förderung des losgesprengten Gesteins von den einzelnen Arbeitsstellen bis zu dem nächsten, tieferen Auswurfstollen erfolgte zuerst mittels doppelgleisiger Drahtseilbahn, auf der Bahnstrecke oberhalb der Station „Eigerwand“ der großen Kurve wegen.



Abb. 335. Station „Eigerwand“ von der Berglehne aus gesehen

*) Der Reisebericht ist im Jahre 1907 abgefaßt.

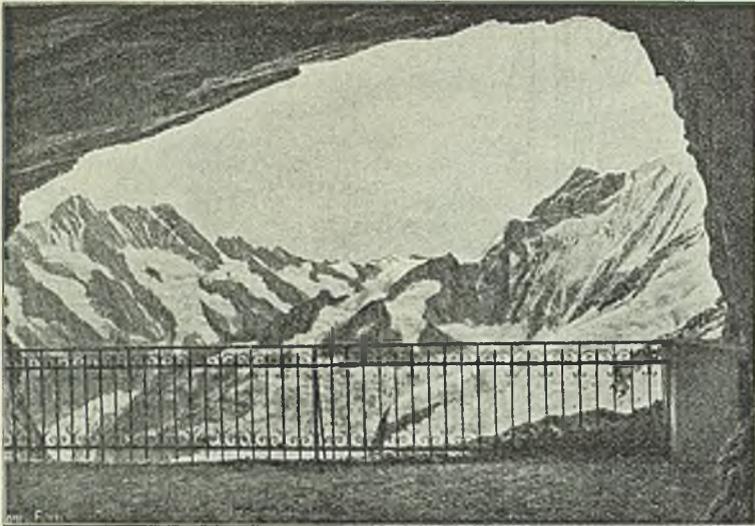


Abb. 336. Aussicht von Station Eismeer

und weil hier die Herstellung eines Seitenstollens bei der großen Entfernung von der Berglehne ausgeschlossen war, mit elektrischen Lokomotiven.

Für den Auswurf des Ausbruchsmaterials beim Bau der Strecke „Eigerwand“—„Eismeer“ (Abb. 335—336) wurde oberhalb der Station Eigerwand ein Seitenstollen mit 87% Gefälle ausgebrochen, dessen Sohle man mit Stahlblechplatten belegte. Das Material wurde aus den Schotterwagen direkt in diesen Stollen geschüttet, durch den es auf die Geröllhalde am Fuße der nördlichen Eigerwand herabstürzte.

Ebenso wie der große Tunnel sind auch die beiden Tunnelstationen „Eismeer“ und „Eigerwand“ nicht ausgemauert worden. Sie bestehen aus großen, im Fels ausgehauenen Räumen, deren Decken stehengebliebene, kräftige Felssäulen stützen. Nach der Berglehne zeigen die Räume große fensterartige Öffnungen, ähnlich denen an der Axenstraße am Vierwaldstättersee. Mit dem Tunnel sind sie durch einen nur wenige Meter langen Seitenstollen verbunden. Während Station Eigerwand nur hallenartige, offene Räume besitzt, ist die Station Eismeer neben diesen auch mit einem geschlossenen, großen Restaurationssaal, mit einem Büffetraum, einem Aufenthaltsraum für das Personal, einer Küche und einem offenen Wirtschaftsraum ausgestattet. Zum Kochen und Heizen wird Elektrizität verwendet. Alles für Küchenzwecke und zum Trinken notwendige Wasser wird mittels eines zur äußeren Bergwand herausgeführten, am Ende mit einem schaufelförmigen Blech versehenen Gasrohrs als Schnee- oder Regenwasser aufgefangen und in Fässern gesammelt.

Von Station Eismeer kann man auf einer in einem Stollen liegenden Treppe den sich mehrere Kilometer weit ausdehnenden, von tiefen Spalten zerrissenen Grindelwaldfischerfirn leicht erreichen. Die Station Eigerwald bietet nur die Aussicht, eine Verbindung mit den freien Bergen ist nicht hergestellt.

Der Oberbau, mit Zahnstange nach System Strub, hat eine Spurweite von 1 m. Die Schiene ist 10,5 m lang, dreimal so lang als die Zahnstange und wiegt pro Meter 20,6 kg. Auf eine Schienenlänge kommen 12 eiserne Schwellen, die am Schienen- und Zahn-

stangenstoß 0,5 m, sonst 1 m voneinander entfernt liegen. Die Stoßverbindung der Schiene und der Zahnstange wird durch Winkellaschen mit 4 Schraubenbolzen bewirkt, jedoch umfassen die Zahnstangenlaschen nur auf der Bergseite die Klemmplatte. Die Schienenenden sind zur Erzielung eines möglichst sanften Befahrens unter 45 Grad geschnitten. Die Befestigung der Schiene und Zahnstange auf den Schwellen geschieht ohne Verwendung von Unterlagsplatten mittels Hakenschrauben und Klemmplättchen. Mit Ausnahme der Laschen wird für Schienen und Zahnstange dasselbe Kleineisenzeug verwendet.

In den Weichen sind bewegliche Zahnstangen angebracht, die zusammen mit den Weichenzungen und den „Luftweichen“ der Oberleitung durch einen einzigen Hebel gestellt werden.

Den zum Betriebe der Bahn nötigen Strom liefert das Elektrizitätswerk Lauterbrunnen. Es werden hier der weißen Lutschine 6 cbm Wasser pro Sekunde entnommen und durch Turbinen 2650 PS erzeugt. Das Bruttogefälle der Zuleitung beträgt im Mittel 32 ‰ oder im ganzen 40,8 m. Die Turbinenanlage besteht aus 3 Gruppen: 2 Girard-Doppelturbinen zu 500 PS, 2 Francisturbinen zu 800 PS und 2 kleinen Radialturbinen zu 25 PS. (Abb. 338 und 339). Von diesen Turbinen sind die der ersten Gruppe mit je einem 500 PS-, die der zweiten Gruppe mit je einem 800 PS-Drehstromgenerator direkt gekuppelt. Sie machen 380 Umdrehungen in der Minute und erzeugen einen Strom von 7000 Volt, welcher für den Bahnbetrieb auf 600 Volt Drehstrom transformiert wird. Die mit den kleinen Turbinen ebenfalls direkt gekuppelten Gleichstromdynamos zu 60 Volt Spannung dienen zur Erregung der großen Maschinen.

Fast alle Betriebsmittel sind auf der Anfangsstation Kleine Scheidegg untergebracht. Hier steht ein massiver Schuppen für die 10 Personenwagen und für 4 Lokomotiven, die beiden anderen sind in „Eigergletscher“ stationiert. Alle Maschinen besitzen 2 Laufachsen, 2 Zahnradtrieb-

achsen und zwei Drehstrommotoren zu 120—150 PS. Ihrer elektrischen Ausrüstung nach kann man sie in 3 Gruppen teilen, und zwar beruht ihr Unterschied hauptsächlich auf den besonderen Einrichtungen für die Talfahrt. Die beiden ältesten Maschinen fahren

Abb. 337. Grundriß der Station Eismeer

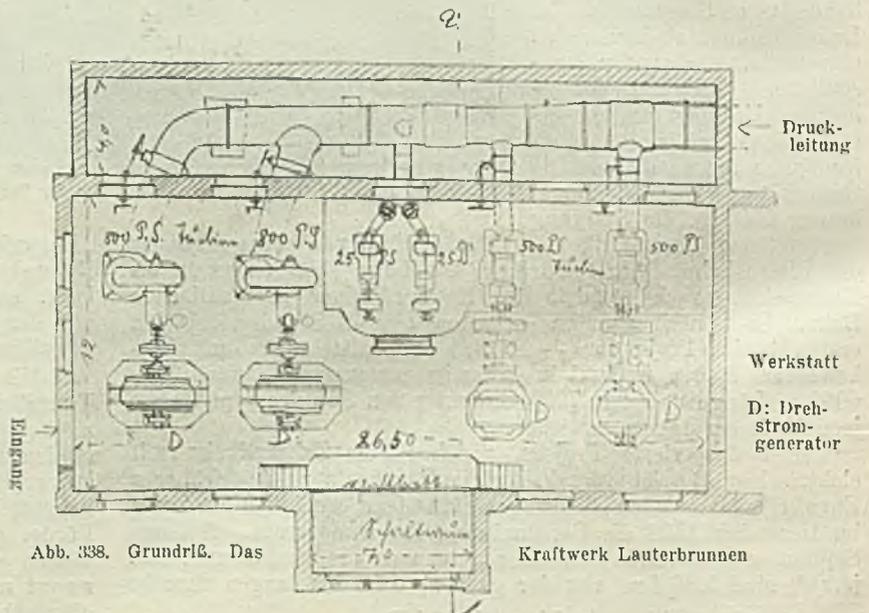
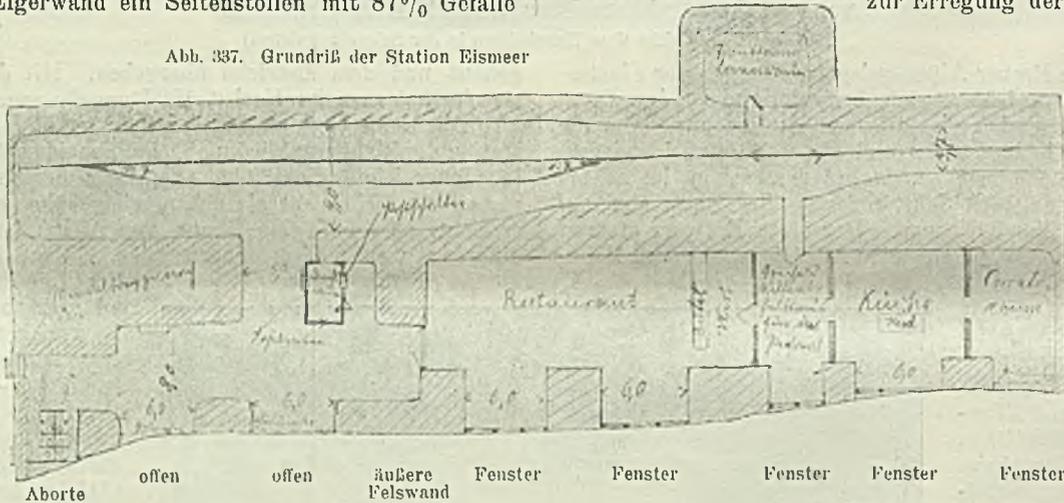


Abb. 338. Grundriß. Das

Kraftwerk Lauterbrunnen

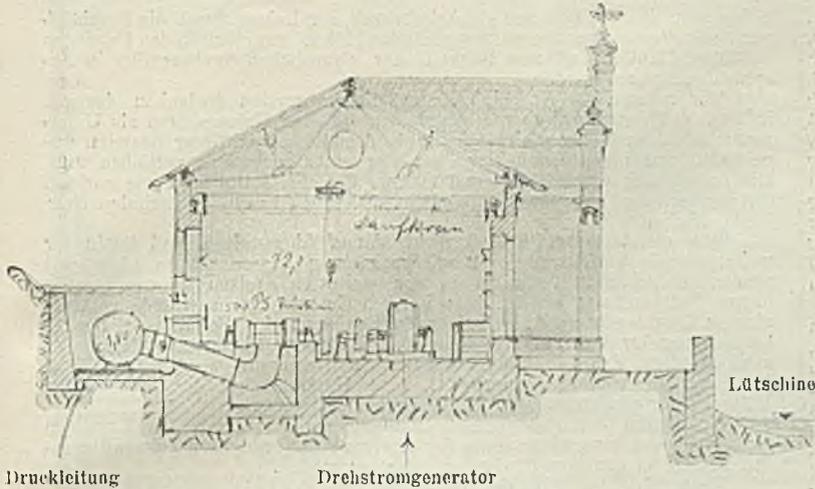


Abb. 339. Das Kraftwerk Lauterbrunnen. Schnitt a-b

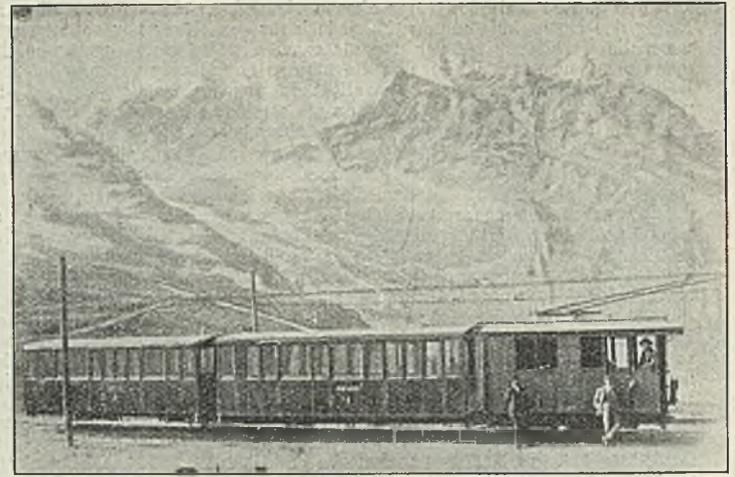


Abb. 340. Normaler Jungfrauabahn-Zug

mit Oberleitungsstrom auch bergab, ohne daß dabei die mechanische Bremse bedient zu werden braucht, da die auf Talfahrt umgeschalteten Motoren infolge Synchronismus eine nahezu gleiche Geschwindigkeit wie bei der Bergfahrt annehmen. Um den Strom zu verzehren, welchen die Lokomotivmotoren bei der Talfahrt erzeugen, sobald ihre Geschwindigkeit die synchrone Tourenzahl der Motoren in der Zentrale überschreitet, sind in Lauterbrunnen Wasserwiderstände in die Hochspannungsleitung eingeschaltet. Da aber bei einer Vermehrung von Lokomotiven dieses Systems die Schwankungen in der Belastung der Generatoren und Turbinen in Lauterbrunnen doch zu groß geworden wären (gefährliche Beschleunigung der Turbinen) und die Geschwindigkeit des bergfahrenden Zuges bei dieser Bauart nicht regulierbar, vielmehr von der Geschwindigkeit der Generatoren in der Kraftstation abhängig ist, so sind die Lokomotiven Nr. 3, 4 und 5 derartig gebaut, daß sie mit heruntergezogenen Kontaktschuhen, ohne Oberleitungsstrom bergab fahren können, und ihre Geschwindigkeit bei Talfahrt unabhängig von der Kraftstation verändert werden kann. Mit dem vorderen Motor ist eine kleine Gleichstrommaschine von 25 Volt direkt gekuppelt, welche bei der Talfahrt das magnetische Feld der in diesem Falle als Generatoren arbeitenden Lokomotiven erregt. Der von diesen erzeugte Strom wird in Brems- oder Belastungswiderständen vernichtet. Durch Aenderung der Stromstärke der kleinen Gleichstrommaschine mittels eines Regulierwiderstandes wird die Stärke des magnetischen Feldes in den Lokomotivmotoren, dadurch die induzierte Spannung in letzteren beeinflusst und damit ihre Belastung beliebig verändert. Soll der Zug anhalten, so muß freilich die mechanische Bremse angezogen werden, da die vorgenannte Bremswirkung mit der Abnahme der Geschwindigkeit herabsinkt. Das Anfahren bei Talfahrt kann allein durch Lösen der mechanischen Bremsen bewirkt werden.

Die Lokomotive 6 war speziell für die Beförderung des Ausbruchmaterials während der Bauzeit bestimmt, doch wird sie jetzt auch im regelmäßigen Betriebe verwendet. Mit Rücksicht auf das große Zuggewicht der talwärts fahrenden Bauzüge (zirka 40 t) ist sie dem größeren Zahndruck (10 t) entsprechend stärker konstruiert. Ihr Gewicht beträgt 17 t, das der ersten 5 Maschinen nur 14 t, jeder der beiden Drehstrommotoren leistet 150 PS. Die Lokomotive, welche bei Berg- und Talfahrt mit Oberleitungsstrom eine unveränderliche Geschwin-

digkeit von zirka 8,5 km hat, erfüllt auch die Bedingung, daß die Talfahrt ohne diesen unabhängig von der Zentrale mit beliebig zu verändernder Geschwindigkeit vor sich gehen kann. In letzterem Falle arbeiten die aus der Oberleitung ausgeschalteten Motoren als Generatoren und erzeugen durch die Kraft des abwärts treibenden Zuggewichts ihren eigenen Strom, der in Bremswiderständen zum Regulieren der Geschwindigkeit verwendet wird.

Alle Lokomotiven sind mit selbsttätiger Geschwindigkeitsbremse ausgerüstet, die beim Ueberschreiten der normalen Geschwindigkeit die Bandbremsen auf den Motorwellen anzieht und gleichzeitig die Stromzuleitung unterbricht. Ferner besitzen sie zwei voneinander unabhängige Klotzbremsen, die durch Spindeln ausgelöst werden. Außerdem hindert eine an den oberen Laufachsen beweglich angehängte Zange ein Aufsteigen der Zahnräder aus der Zahnstange.

Ein normaler Zug (Abb. 340) besteht aus der Lokomotive, einem Anhängewagen und einem Vorschiebewagen, wiegt vollbelastet 28 t und fährt auch auf der Maximalsteigung von 25 % mit 8,5 km Geschwindigkeit. Die Lokomotive bildet im Prinzip das Drehgestell des Anhängewagens, dessen verlängerte Längsträger in der Mitte des Motorenuntergestells beweglich aufgehängt sind. Sie kann aber auch ohne das eingehängte Fahrzeug fahren. Der Wagenkasten enthält 4 Abteile mit im ganzen 40 Sitzplätzen, wovon 10 für Nichtraucher bestimmt sind. Jedes Abteil ist durch eine Tür in der Seitenwand zugänglich.

Ein zweiter, ebenfalls bergauf geschobener zweiachsiger Beiwagen hat auch 4 Abteile zu 10 Plätzen, davon die Hälfte für Nichtraucher, so daß mit jedem Zuge 80 Personen befördert werden können. Beide Wagen besitzen an ihrem oberen Ende einen allseitig durch Fenster abgeschlossenen Raum für einen Schaffner, dem bei der Bergfahrt die Beobachtung der Strecke obliegt. Von seinem Stande aus kann dieser die Zahnradbremse an der oberen Achse des zweiten Beiwagens und auch die Bandbremse der Motoren in Tätigkeit setzen. Der gesamte Wagenpark besteht aus 10 Personenwagen und 3 Güterwagen zu 8 t Ladegewicht mit einer Ladefläche von je 8 qm. Die Güterwagen haben ebenfalls Sicherheitszangen, welche die Zahnstange umfassen und auch dazu dienen, das Fahrzeug bei der starken Steigung von 25 % auf offener Strecke feststellen zu können.

Die Tagung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zu Frankfurt am Main im Jahre 1910

Die Sitzungen der Abgeordneten der Vorbandsvereine am 3. und 4. September

Fortsetzung aus Nr. 44, Seite 310

Der Vorstand des Verbandes hat ferner an die preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten, sowie an die Hochschulen in Aachen, Charlottenburg, Danzig und Hannover eine Eingabe betreffend die Ausbildung mittlerer Beamten auf den technischen Hochschulen gemacht. Sie hat folgenden Wortlaut:

Ew. Exzellenz beehren wir uns, nachstehend verschiedene schwerwiegende Bedenken vorzulegen, die die Erlasse Ew. Exzellenz vom 15. März 1909 — IV. B. 2. 193 — und vom 22. Januar d. J. — IV. B. 2. 846 — betreffend die Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten in den Kreisen der akademisch gebildeten deutschen Techniker wacherufen

haben. Wie Ew. Exzellenz nicht unbekannt sein dürfte, bildet der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine eine Vereinigung von nahezu 9000 akademisch vollausbildeten Technikern; er darf sich daher wohl für befugt ansehen, in Fragen akademischer Ausbildung ein Urteil zu fällen.

Es dürfte zunächst kaum voraussetzen sein, daß der Durchschnitt der Bewerber, die nach § 1 Abs. 8 dieser Prüfungsordnung vorgebildet sind, sich mit Erfolg den Lehrstoff zu eigen machen kann, der in § 43 der genannten Prüfungsordnung aufgeführt ist, obwohl dieser Lehrstoff noch keineswegs die Summe derjenigen Kenntnisse darstellt, die erforderlich ist, um ihrem Besitzer die Berechtigung zu verleihen, sich unter die Ingenieure, d. h. Techniker mit abgeschlossener akademischer Bildung zu rechnen. Der streng organisch aufgebaute Lehrplan unserer technischen Hochschulen ist in einem

kürzeren Zeitraum als den vorgesehenen vier Jahren nicht zu bewältigen; ein Erfolg des Hochschulstudiums ist jedoch für den Hörer nur vorauszusetzen, wenn die Vorbildung auf der neunklassigen Mittelschule (Gymnasium, Realgymnasium, Oberrealschule) ihm die nötigen Grundlagen dafür geliefert hat. Diese Grundlage aber kann, vor allem in den mathematischen und naturwissenschaftlichen Fächern, nur dann als erreicht angesehen werden, wenn der Besuch der Mittelschule völlig abgeschlossen ist.

Es steht mithin zu befürchten, daß die nach § 43 der Prüfungsordnung ausgebildeten Techniker sich eine rein äußerliche Halbbildung aneignen werden, die nicht genügen dürfte, einen der wesentlichsten mit der Schaffung der Eisenbahningenieure verfolgten Zwecke, nämlich die an sich sehr wünschenswerte Entlastung der höheren Baubeamten der Eisenbahnverwaltung in technischer Hinsicht zu erzielen; im Gegenteil ist eher zu erwarten, daß die technischen Leistungen dieser neuen mittleren Beamten nicht in dem Maße befriedigen werden, wie die der auf den Fachschulen vorgebildeten.

Werden durch diese Entwicklung in erster Linie die Inhaber der neuen Beamtenstellen und die Eisenbahnverwaltung selbst am schwersten betroffen, so erscheint die beabsichtigte Ausbildung der zukünftigen Eisenbahningenieure auf den Hochschulen außerdem geeignet, den Unterrichtsbetrieb auf diesen Lehranstalten zum Schaden der höheren Techniker zu beeinträchtigen. An fast allen technischen Hochschulen sind die Kräfte des Lehrkörpers bereits auf das äußerste angespannt; werden nun im Sinne des Erlasses vom 22. Januar d. J. gut befähigte technische Praktikanten und Eisenbahnsekretäre zu den Vorlesungen und den Übungen in Mechanik, Brückenbau, Eisenhochbau, Erd-, Straßen- und Eisenbahnbau usw. zugelassen, so muß die notwendige

Folge sein, daß die Zeit und die Arbeitskraft der Lehrer durch die Beschäftigung mit diesen ungenügend vorgebildeten Hörern vor allem in den Übungen weit über Gebühr und zum Nachteil der eigentlichen Studierenden in Anspruch genommen wird.

Wir müssen in Anschluß hieran die schwersten Bedenken dagegen äußern, daß den technischen Hochschulen, die den Universitäten als Unterrichtsanstalt im Range gleichstehen, die Ausbildung mittlerer Beamten aufgebürdet und ihnen damit der Charakter einer Fachschule verliehen wird. Die Ausbildung der mittleren und unteren Beamten sollte nach wie vor für diesen Zweck anerkannt vorzüglich geeigneten reinen Fachschulen überlassen bleiben.

Wir verfehlen zum Schluß nicht, darauf hinzuweisen, daß die immer weitergehende Verleihung der Berufsbezeichnung „Ingenieur“ an nicht voll akademisch gebildete Techniker in den weitesten Kreisen unseres Berufes bittere Enttäuschung erzeugt hat; in dem Kampfe um Anerkennung technischer Leistungen spielt selbstverständlich auch der Schutz der Berufsbezeichnung der Vertreter der höheren Technik eine Rolle, und es ist daher unausbleiblich, daß in einem Vorgehen der Regierung wie in dem Erlaß Ew. Exzellenz vom 22. Januar d. J. eine Unterstützung der berechtigten Wünsche der akademischen Techniker nicht erblickt wird.

Auf Grund der vorstehenden Äußerungen bitten wir Ew. Exzellenz ganz ergebenst, eine Abänderung der unseren Ausführungen zugrunde liegenden Erlasse in geneigte Erwägung ziehen zu wollen.

Eine ähnliche Eingabe hat auch der Verein deutscher Ingenieure an die maßgebenden Stellen gerichtet. (Fortsetzung folgt)

Neuheiten in Wandputz und Wandbespannung

mitgeteilt im Architekten-Verein zu Berlin vom Magistratsbaurat O. Tietze

Schluß aus Nr. 43, Seite 306

Nun möchte ich Ihre Blicke auf diese Hängegestelle lenken, bei denen eine Neuerung anderer Art zur Ausstellung gekommen ist. Es sind Wandmatten aus der sächsischen Kunstweberei Claviez in Adorf i. V. Diese Fabrik hat bereits 1906 auf der deutschen Kunstgewerbeausstellung in Dresden neben ihren Kunstwebereien, Stoffen mannigfacher Art, Claviez-Tabris-Teppichen auch Xyloin-Idealwandmatten ausgestellt und deren zweckentsprechende Anwendung vorgeführt.

Unter dem gesetzlich geschützten Namen „Xyloin“ versteht man gesponnene Fäden aus Holzfasernstoff, oder, wie man leicht untersuchen kann, aus Papierstreifen, welche nach einem patentierten Verfahren auf besonderen, dazu erfundenen Maschinen hergestellt werden. Die hier zur Schau gestellten Erzeugnisse sind nach Angabe der Firma das Endergebnis einer langen Reihe von kostspieligen maschinellen und textiltechnischen, sowie chemischen Untersuchungen, die den Anforderungen an eine künstlerisch-dekorative Innenausstattung für viele Zwecke entsprechen dürften.

Das Holzfasergespinnnt ist ein hartes, steifes, durch und durch in der Masse gefärbtes, echtfarbiges Garnmaterial. Infolge der verhältnismäßig steifen und störrischen Struktur des Fadens eignet es sich besonders zur Wandbekleidung, läßt sich leicht anbringen, ist trocken und wärmehaltend. Auch bieten die vollständig faserlosen Fäden nur eine geringe Möglichkeit zur Staubaufnahme im Gegensatz zu Baumwolle und Jutegewebe. Die Gewebe, deren Herstellung in den verschiedensten Fadenstärken erfolgen kann, zeigen durchweg einen feinen, stofflichen Charakter und eine vielseitige Farbgebung; auch sind sie durchaus nicht brüchig. Alles Eigenschaften, die die strohgeflechtähnlichen japanischen Matten nicht aufweisen.

In vielen Versuchen, durch Aussetzen am Sonnenlicht und Waschen soll festgestellt sein, daß die Xyloinfarben widerstandsfähiger sind, als die Farben der Tapeten, Baumwollen-, Leinen- und Jutegewebe.

Sie lassen sich bequem anbringen, und zwar werden die 1,26 m breiten Bahnen mittels dekorativer, aus Xyloin gefertigter Borden und Ziernägeln oder mittels Holzleisten befestigt oder auch wie Tapeten aufgeklebt. Der stofflich warme Eindruck gibt ihnen einen gewissen Vorzug vor Lincrusta und Holzbekleidung.

Mit Xyloinmübelstoff bespannte Holzmöbel eignen sich besonders für Einrichtung von Vorplätzen, Veranden, Wintergärten und ähnlichen Räumen. Auch schädigen diese Bezüge die Kleider weniger als Korb- und Rohrgeslechte.

Das Xyloingespinnnt eignet sich auch zu Geweben, bei denen ein hartes, steifes Material für die Textur erforderlich ist, nämlich zu Teppichen. Die Xyloin-Idealteppiche sind ein starkes Gewebe, das glatt und flach liegt, sich verhältnismäßig schwer verschiebt und sich auch an den Kanten nicht umstülpt, wie dies z. B. alle Indiefasermatten gern tun.

Die Xyloinstoffe sind je nach der Qualität zum Preise von zirka 3—9 M. für das Meter in 1,26 m Breite im Handel. Sie können bei größeren Mengen aber auch in anderen Breiten und bis zur Maximalbreite von 2 m geliefert werden.

Die Firma kann infolge der Fabrikationsmethode Rollen unter 50 m Länge nicht gut abgeben, ist aber bereit, beim Bezuge kleinerer Mengen Lager führende Firmen anzugeben. Die Claviez-Ideal-Wandmattenstoffe können hier durch alle besseren Tapeten- und Möbelstoffgeschäfte bezogen werden.

Während sich diese Gewebe in Rheinland-Westfalen und Süddeutschland gut eingeführt haben, sind sie hier verhältnismäßig selten benutzt worden; mir ist nur ein Fall bekannt: Räume des Märkischen Museums.

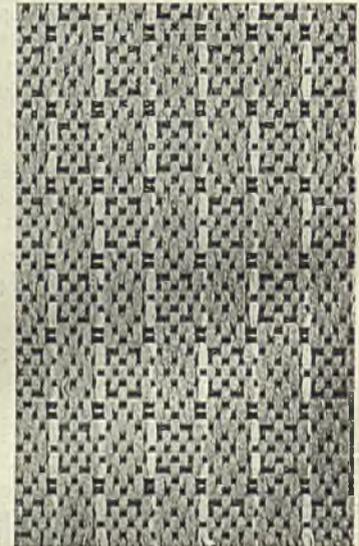
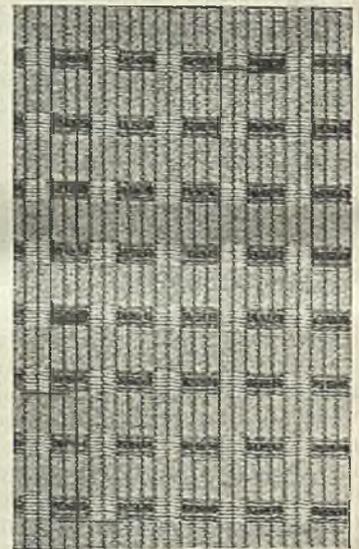
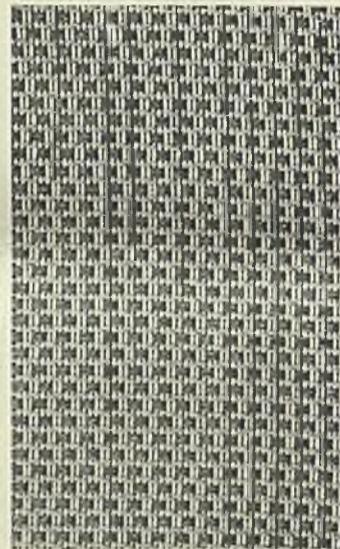


Abb. 341—344