

Die Fabrikation der Betten in Nordamerika

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **10 (1894)**

Heft 11

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-578654>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nr. 11



Organ für die schweizer. Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe, deren Innungen und Vereine.

Illustrirte schweizerische Handwerker-Zeitung

Praktische Blätter für die Werkstatt mit besonderer Berücksichtigung der Kunst im Handwerk.

Herausgegeben unter Mitwirkung schweizerischer Kunsthandwerker und Techniker von Walter Henn-Holdinghausen.

X. Band.

Organ für die offiziellen Publikationen des Schweiz. Gewerbevereins.

Erscheint je Samstags und kostet per Quartal Fr. 1. 80, per Jahr Fr. 7. 20. Inserate 20 Cts. per 1spaltige Petitzeile, bei größeren Aufträgen entsprechenden Rabatt.

Zürich, den 9. Juni 1894.

Wochenspruch: Nicht frech wagen, nicht feig verzagen, Aber wohl bedacht und dann frisch vollbracht!

Die Fabrikation der Betten in Nordamerika*)

ist ein bedeutender Zweig der Möbelindustrie. Diese, wie überhaupt beinahe alle Möbel, werden fabrikmäßig, in wenigen bestimmten Hauptarten, im großen hergestellt. Die Gewohn-

heit, von einem Muster nur eines oder doch nur wenige Exemplare zu machen, und so in der Wohnungsausstattung die bei uns so wohlthuende Abwechslung und Verschiedenheit hervorzubringen, ist dorten ganz unbekannt. Die schablonenartige Bauart der Häuser, mit gleichen Grundplänen und gleicher Raumberteilung, bei der Türen, Fenster u. s. w. nach Nummern direkt vom Lager bezogen werden können, bedingt schon eine alles überflutende Gleichmäßigkeit der Möblierung. Da noch hinzukommt, daß es ganz und gar nicht Sache des Durchschnitts-Amerikaners ist, eine Wohnung mit Geschmack und Gefühl herzurichten, so wird man begreifen, daß die Duzendfabrikation auf geeignetem Boden steht.

Die Betten unterscheiden sich in feststehende und Klappbetten (Folding-beds).

Die ersteren waren an der Ausstellung durch einige sehr schöne Beispiele (nebst manchen minderwertigen) vertreten. Die Form entspricht mehr französischem als deutschem Ge-

schmack. Schwere gedrehte oder vierkantige, stark profilierte Posten an Fuß- und Kopfstücken sind nicht in Gebrauch. Leicht geschwungene Formen, bescheidene, wenig ausladende Profilierung (meist nur Halbrundstäbchen) und eine leichte, oft ganz grazios aufgesetzte Stecharbeit, bilden den Charakter dieser Stücke. Der Hauptreiz ist auch hier wieder das schöne Holz, das an den großen Flächen der Betthäupter vorzüglich zur Geltung kommt.

Neben solchen reichen Betten traf man, allerdings außer der Ausstellung, in Fabriken und Magazinen, auch solche einfacher Art. So ist eine Bettstatt einfachster, aber solider Art, als Kunststück der billigen Herstellungsweise erwähnenswert. Ich fand sie, in einer größern Fabrik Chicagos in großen Partien hergestellt, fix und fertig für 1,25 Dollars (Fr. 6. 50) aus der Fabrik, für 1,50 Dollars (Fr. 7. 80) aus dem Magazin erhältlich. Das Bett macht einen ganz guten, soliden Eindruck. Die Posten sind vierkantig, oben abgerundet, und werden durch eine etwas geschweifte Kopfleiste und untere Zunge zusammen verbunden. Die Seitenstücke mit geschweiften Waden sind glatt und sicher und gut einzuhacken. Material wie Arbeit ist vollständig gut. Das Holz ist Ahorn, braun gebeizt mit Mattglanz-Firnisk.

Von größerem Interesse sind die sogenannten Klappbetten (Folding-beds). Die gewaltige Konzentrationskraft der großen Städte bringt es mit sich, daß bei teuren Mietzinsen kleine Wohnräume und dichtes Zusammenwohnen unerlässlich wird. Dies ist bei uns, in viel höhern Maße aber noch in den rasch zunehmenden Niesenstädten Amerikas der Fall. Den Ansprüchen auf Wohnlichkeit und Platzgenüge aber

*) Aus dem soeben erschienenen offiziellen Berichte von Dir. Meyer-Scholke über die Holzindustrie in Chicago.

dennoch gerecht zu werden, ist ein wesentliches Arbeitsgebiet des amerikanischen Erfindungsgeistes. Neben vielen derartigen Erfindungen, deren Gipfelpunkt gegenwärtig das sogenannte „Combination furniture“, das Kombinationsmöbel ist, spielt das Klappbett eine Hauptrolle.

Es existieren von demselben, hauptsächlich nach der Konstruktion verschieden, mehrere Sorten.

Eine ältere Art, an der Ausstellung nur noch in wenigen Exemplaren, in Wohnungen und Kauflokale jedoch häufig zu sehen, gleicht, zusammengeklappt, in der Form den bei uns auf dem Lande gebräuchlichen Sekretärkommoden, oder wenn man will, den Pianotischen. Beim Gebrauch wird das Bett auseinandergezogen und aufgeklappt. Die Langseiten des Bettes, wie auch die Matratzen sind zweiteilig zusammenlegbar; gelegentliches Einknicken und Zusammenfallen dieser Art Klappbetten ist dabei nicht selten vorkommend. Als weiterer schwerwiegender Uebelstand wird auch geltend gemacht, daß das so zusammengelegte Bettzeug nicht genügend auslüften kann.

Diesem abzuweichen versucht nun die andere neuere Hauptgattung. Die Grundform des Bettes, außer Gebrauch, also zugeklappt, ist ungefähr die eines tiefen Kleiderkastens. (Die amerikanischen Betten sind gewöhnlich sehr breit, 1,25 bis 1,50 m breit, 1,85—2 m lang.) Heruntergeklappt, zum Schlafen hergerichtet, sehen wir ein ziemlich hohes Kopfstück mit zwei schmalen Seitenwangen (15 bis 20 cm breit, Rückwand und halbe Kastenseite), niedere Seitenstücke (andere halbe Kastenseite, Bettlänge), und ziemlich niederes Fußstück (Deckel des Kastens) mit zwei herabfallenden metallenen Füßen, vor uns. Die Vorderwand des zugeklappten Bettkastens (Boden des Bettes) ist gewöhnlich mit einem Spiegel versehen und gleicht einem Spiegelschrank. Je nach der mehr oder weniger reichen Ausstattung ist der Spiegel durch Eisen- und fassonnierte Stäbe eingefasst, das Vorderstück kastenartig mit Kranz oder Aufsatz versehen und oft reich, selten aber gut ornamentiert. Die Betten dieser Art werden nach vorn aufgeklappt. Eine andere Art Klappbetten wird dadurch gebildet, daß dem Bettkasten ein wirklicher Schrank, allerdings von geringer Tiefe (30—40 cm) vorgelegt ist. Diese Schränke, ein- und zweithürig mit Schubladen und Nischen versehen, dienen zur Unterbringung der Garderobe und dergleichen und sind sehr mannigfaltig, oft ganz hübsch mit Spiegeln, Steharbeit etc. ausgestattet. Zur Benützung als Bett muß dieses Möbel von der Wand nach vorn gerollt werden (der vorzüglichen Rolleneinrichtung halber sehr leicht zu bewerkstelligen), worauf das Bett nach hinten herabgelassen werden kann. Zur näheren Erläuterung muß angeführt werden, daß bei allen diesen Betten an Stelle unserer schweren, Platz beanspruchenden Federmatratzen elastische Drahtgeflechtmatratzen, im Gebrauch sind, worauf die Obermatratze, und an Stelle unserer Federdeckbetten Wolldecken kommen, sodaß das ganze Bettzeug, durch Klammern festgehalten, mit zugeklappt werden kann.

Die Herstellung dieser Maschinenbetten bedarf genauer Arbeit und guten trockenen Holzes. Der Mechanismus beruht bei allen Systemen auf dem Prinzip des zweiarmligen Hebels. Der hintere, kürzere Hebelarm ist durch Eisengewichte mit dem längeren Arm, der Bettlänge im Gleichgewicht gehalten. (Durch eine neueste Erfindung sind diese Gewichte entbehrlich gemacht). Gleichzeitig mit dem Herunter- (Horizontal-) legen des Bettes macht dasselbe eine Bewegung nach vorn, um dem kürzern Arm im Kastenraum bei horizontaler Lage Platz zu verschaffen. In der Konstruktion dieses beweglichen Drehpunktes liegt die Schwierigkeit des Mechanismus, der an und für sich einfach, doch eine wohl-durchdachte, fein kombinierte Leistung ist. Die Konstruktionen und einzelnen Teile haben natürlich alle den Schutz des amerikanischen Patentrechtes.

Der Preis dieser Betten ist nach Ausführung und Material sehr verschieden. Einfache Klappbetten sind schon für

20 Dollars (Fr. 104 inkl. Drahtmatratze) zu haben, während für feinere Stücke 50 bis 100 Dollars (Fr. 260 bis 520) und mehr bezahlt werden.

Hängende Eisenbahnen.

(Schluss).

Darüber noch einige Worte. Wir haben von den beiden Schienen gesprochen; auf jeder von ihnen läuft ein Rad, aber nur das auf der unteren Schiene laufende treibt den Wagen; die untere Schiene ist nach unten auswärts gebogen und das betreffende Rad hat einen zugespitzten Radkranz. Die obere Schiene ist einem Troge ähnlich, nach aufwärts und auswärts gebogen. Auf ihr läuft das obere schiefstehende Rad, dieses ist aber nicht Treibrad, sondern lediglich antifricition wheel, ein Rad zur Verringerung der Reibung. Aus dem oberen Teile des Wagens nämlich streckt sich ein starker Eisenarm hervor, der auf der oberen Kante des eisernen Bandes aufliegt und an dem der ganze Wagen an dem Band aufgehängt ist. Bewegt sich nun der Wagen, so müsste dieser Arm auf der oberen Kante des Bandes weitergeschleift werden, was einen grossen Reibungswiderstand hervorbringen würde. Um das zu vermeiden, lässt man diesen Arm in ein Rad, eben das antifricition wheel, auslaufen, das sich auf der oberen Schiene leicht mitbewegt, sobald der Wagen durch das andere Rad getrieben wird. Der Arm ist so stark, dass er den vollbeladenen Wagen am Band festhalten würde, selbst wenn alle anderen Verbindungen zwischen Wagen und Band gebrochen wären. Im ruhenden Zustand hängt das Gewicht des Wagens am Arm und oberen Rad; sobald die Bewegung beginnt, geht es auf das untere, das treibende Rad über. Der Erfinder behauptet, dass das treibende Rad ohne Schwierigkeit 2000 Umdrehungen per Minute machen kann, was bei einem Durchmesser von 30 Zoll eine Wagengeschwindigkeit von 15,000 Fuss in der Minute ergebe. Die untere Schiene ist doppelt ausgenützt, auf ihrer oberen Fläche läuft, wie gesagt, das treibende Rad, auf ihrer unteren Fläche läuft ein anderes kleineres Rad, guide wheel, das den Wagen hindern soll, aus dem Geleise zu fallen. Vermittelt einer Hebelvorrichtung kann es auch als Bremse benützt werden. Ein zweiter, am untern Teil des Wagens angebrachter Hebel ermöglicht es, beim Bremsen eine Eisenplatte gegen die untere Schiene wie einen Hemmschuh vorzuschieben. Auch die obere Schiene ist doppelt ausgenützt. Auf ihrer oberen Fläche läuft, wie bereits bemerkt, das Antifrikionsrad. Auf ihrer unteren Fläche, welche im Durchschnitt wie ein umgestürzter Trog aussieht, läuft der elektrische Strom durch; hier befindet sich die Metallbürste, welche an einem Arm befestigt ist, der aus der hinteren Seitenwand des Waggons herausragt und zu dem im Waggon untergebrachten Motor führt.

Von der durch den elektrischen Betrieb angestrebten erhöhten Fahrgeschwindigkeit abgesehen, hat das Cook'sche System unseres Erachtens noch