

Inschriften auf Glocken, Münzen, Medaillen, Ringen usw. bieten sehr viel Interessantes, doch würde uns eine derartige Betrachtung zu weit führen.

Wir erwähnen am Schlusse nur noch einen recht ergiebigen Zweig der Spruchpoesie, die Stammbuchblätter, in denen das Volk am liebsten und leichtesten seine Weisheiten prägen konnte. Aus der reichen Fülle greifen wir nur einen Stammspruch heraus, der im Jahre 1622, also in der Zeit des 30jährigen Krieges, im Stammbuche eines Altdorfer Studenten erscheint und später noch öfters wiederkehrt; der Spruch der uns zeigt wie die Klagen über die Notwendigkeit von Uhrreparaturen damals recht verbreitet waren, lautet in der derben Sprache jener wildbewegten Zeit:

Wer will haben viel zu schaffen,
Nimm ein Fraw,

Kauff eine Uhr

Und schlag ein Pfaffen. (Stammbuchblatt a. d. J. 1622.)

Origineller studentischer Humor spiegelt sich in einem Stammbuchblatt eines Studenten aus späterer Zeit; dasselbst findet sich die Inschrift:

Sie sind durch Wissenschaft vollkommen zubereitet,

Nun fehlt der Zeiger noch, der auf Beförderung deutet. — Dabei sehen wir gezeichnet das Bild einer Uhr ohne Zeiger. Doch ist zu erwarten, daß der Wunsch des Einzeichners aus dem Jahre 1728 bald in Erfüllung ging; hatte ja doch der Stammbuchbesitzer anscheinend den alten Spruch gut beherzigt: Nuße die Zeit! Im übrigen mußte er sich eben mit dem anderen alten Stammspruch eines Altdorfer Musensohnes aus älterer Zeit trösten:

Dabit Deus his quoque finem.

Ich wardt der Zeit.

(Stammbuchblatt aus dem Jahre 1582.)

Das Emaillieren der Fahrradrahmen.

Kommen stark abgestoßene Fahrräder unausgebessert aus der Reparaturwerkstatt, so ist der Kunde auch dann selten befriedigt, wenn die Instandsetzung der Lager seinen vollen Beifall findet. Das Auge will eben auch etwas haben, und es liegt darum im Interesse des Reparateurs, dem Aussehen von Rahmen, Gabel, Schmutzblechen und Felgen einige Aufmerksamkeit zuzuwenden. Im Interesse des Kunden ist es unter allen Umständen gehandelt, wenn der Reparateur die abgestoßenen Rahmenrohre mit einem neuen Überzug versieht, denn erfahrungsgemäß werden Rahmenbrüche durch Roststellen, die die dünnen Wände der Rohre zerfressen, sehr gefördert. Die Reparatur eines Fahrrades soll sich also nicht nur auf die Lager, sondern auch auf die Emaillierung erstrecken.

Nun ist die durchweg angewandte Methode, einen unansehnlich gewordenen Rahmen aufzufrischen, keineswegs geeignet, nach irgendeiner Seite Zufriedenheit mit der Arbeit zu erwecken. Das allgemein beliebte Anpinseln der abgesprungenen Stellen oder gar Überpinseln des ganzen Rahmens mit irgendeinem beliebigen, sogenannten „Fahrradlack“ ist und bleibt eine Puscherei, die auszuführen sich der Reparateur weigern sollte. Die Neuemailierung ist und bleibt das einzige einwandfreie Verfahren; diese Arbeit ist jedoch mit nicht unbedeutenden Kosten verknüpft, die zu zahlen sich der Besitzer des Fahrrades oftmals nicht entschließen kann. Aus dem Grunde kann ich zur Anschaffung eines Emailierofens auch nur dann raten, wenn der Reparateur über einen großen Kundenkreis verfügt, während den mittleren und kleinen Geschäften ein nennenswerter Verdienst aus Emailierungen nicht entspringt, dagegen aber sind die wenigen vorkommenden Fälle mit großem Aufwand an Zeit verbunden, so daß von einer Rentabilität des Emailierofens nicht gesprochen werden kann. Es bleibt also dem Durchschnittsreparateur nichts anderes übrig, als zu einer Lackierung der emailierten Teile seine Zuflucht zu nehmen und eine möglichst naturgetreue Nachahmung der Emaille anzustreben. Wie dies gemacht wird, soll nachstehend erläutert werden.

Die erste Bedingung zum Gelingen der Arbeit ist ein glattes Rahmenrohr. Es wäre daher ein nutzloses Beginnen, einen Rahmen lackieren zu wollen, dessen Emailierung in bunter Folge Löcher aufweist. Darum: Herunter mit der alten Emaille, und zwar vollständig! Die beste Methode zur Entfernung der Emaille ist die des Abbrennens. Da zu dem Zweck das Rad gänzlich zerlegt werden muß, so empfiehlt sich die Gepflogenheit, das Instandsetzen der Rahmen nur gelegentlich einer gründlichen Reparatur vorzunehmen und die Kundschaft auf die verhältnismäßig hohen Kosten aufmerksam zu machen, die durch die besonders ausgeführte Lackierung entstehen.

Nach dem vollständigen Zerlegen des Rahmens, wozu auch die Entfernung der Tretlager- und Steuerungsschalen zu rechnen ist, wird der Rahmen und ebenso die Gabel

und die Schmutzbleche mit Hilfe einer selbstblasenden Lötlampe oder noch besser auf einem kleinen Feuer der Feldschmiede abgebrannt. Die Erhitzung der Rohre kann dabei bis zur Rotglut getrieben werden, doch genügt eine etwas geringere Erwärmung. In der Zeit von 15 Minuten ist das Abbrennen aller emailierten Teile eines Rades beendet und man hat nach dem Erkalten der Rohre nur noch nötig, sie mehrmals mit einem Tuch gut abzureiben, damit jede Spur von Staub entfernt wird. Etwaige Roststellen sind vor dem Abreiben mit grobem Schmirgelleinen blank zu scheuern.

Das nun folgende Lackieren des gesäuberten Rahmens erfordert in der Hauptsache große Sauberkeit. Zu dem Zweck muß erstens die Werkstatt während der Zeit der Ausführung und ebenso ungefähr 3 Stunden nach Beendigung der Arbeit staubfrei sein, zweitens muß der verwendete Lackpinsel vor jeder Benutzung in Benzin gereinigt und mit Hilfe eines reinen Leinentuches getrocknet werden. Schließlich ist noch zu bedenken, daß der Lack im Winter angewärmt und daß das Lackieren in einem geheizten Raum ausgeführt werden muß. Als Pinsel benutzt man nicht etwa einen aus weichen Haaren hergestellten, sondern einen gewöhnlichen Malerpinsel mittlerer Größe.

Ist gemäß den vorstehenden Ausführungen für glatte und saubere Oberflächen und tadellos reine Werkzeuge gesorgt, so hängt das gute Gelingen der Lackierung nur noch von der Güte des Lackes ab. Ich muß konstatieren, daß alle in den einschlägigen Geschäften unter den Bezeichnungen „Fahrrad“- „Emaille“- oder „Eisen“-Lack käuflichen Lacke sich nicht bewährt haben, bis auf ein einziges englisches Fabrikat, welches von der Firma Wilhelm Kaiser & Co. in Frankfurt a. M. vertrieben wird. Dieses Fabrikat ist ein so vorzügliches, daß es auch dem Fachmann schwer fällt, festzustellen, ob ein damit lackiertes Rad nicht etwa emailiert sei. Selbstverständlich sitzt der Lack nicht so fest auf den Rohren als die Emaille, doch bin ich manchmal schon erstaunt gewesen über den tadellosen Zustand einiger von mir vor langer Zeit — in einigen Fällen war über ein Jahr verstrichen — lackierter Räder, wenn ich sie zufällig wiedersah. Jedenfalls haftet dieser Lack um sehr viel fester auf dem Metall, als der sonst bekannte. Der Preis dieses sehr empfehlenswerten Fahrradlackes beträgt einschließlich Porto 8 Mark pro Kilogramm. Da dieses Quantum für die Instandsetzung von 10 bis 11 Rädern genügt, so betragen die Kosten für die Lackierung eines ganzen Rades 80 Pfg. Dementsprechend berechne ich für die Ausführung dieser Arbeit, bei gleichzeitiger Reparatur aller Lager, den Preis von 3,50 Mark.

Über die Ausführung der Lackierung ist noch zu sagen, daß ich den Rahmen am Sattelstüßbolzen und Feststeller in bequemer Höhe aufhänge und ein Rohr nach dem andern in Angriff nehme. Man streiche nicht zu lange auf