Nr. 37. 6. Jahrg.

Allgemeines Journal der Uhrmacherkunst.

Erscheint wöchentl. — Abonnementspr. pro Quart. 2 Mk. — Oesterr. Währ. fl. 1,20. — Inserate die 5gespalt. Petitzeile oder deren Raum 25 Pf., bei Wiederholungen 2—3 Mal 10 %, 4—8 Mal 20 %, 9—26 Mal 33⅓ %, 27—52 Mal 50 % Rabatt. — Arbeitsmarkt pro Zeile 15 Pf.

LEIPZIG, den 10. September 1881.

Alle Buchhandlungen und Postämter nehmen Bestellungen an. Verlag u. Expedition: Herm. Schlag, Leipzig. Ferdinand Rosenkranz: verantwortlicher Redakteur und Miteigenthümer.

Inhalt: Ueber das Eindrehen der Triebe. — Sprechsaal. — Schweizerische Landesausstellung. — Ein Beitrag zur Berechnung und Konstruktion der Pendel (Fortsetzung). — Mechanismus, um das falsche Schlagen der Schlagwerke mit Schlossscheibe bei Pendeluhren zu verhüten. — Eingriffs-Tabellen. I. — Unsere Werkzeuge. — Auszug aus dem Berichte des Direktors vom Observatorium zu Neuchâtel, für das Jahr 1880. — Ein Brief aus Algier. — Anzeigen.

Ueber das Eindrehen der Triebe.*)

Von Vincenz Lauer.

A. Das Eindrehen des Zwischentriebes.

Man bestimmt bei einem Triebe mit Welle gleich anfangs die ungefähre Höhe desselben; ist die Welle zu lang, so kürzt man sie ab, weil sonst das Drehen nur erschwert wird. Man lässt das Trieb in einer Rundrichtspitze laufen und dreht die Körner an. Hierauf wird der Ansatz für das Rad gedreht, wobei dasselbe zu beachten ist, was bereits früher beim Eindrehen des Minutentriebes (in Nr. 22 d. Jhrg.) erwähnt wurde.

Man dreht die Welle rund, schleift und polirt dieselbe und unterdreht hierauf die Vernietung, wonach man das Rad festnieten kann. Um die Höhe des Rades zu bestimmen, stellt man ein Höhenmaass in die Vertiefung der Platte ein und öffnet dieses so weit, bis der obere Theil in der Höhe steht, welche das Rad einnehmen soll; nach der gefundenen Oeffnung des Höhenmaasses wird von der oberen Radfläche bis zum Ansatze des unteren Zapfens gemessen und dieser letztere gedreht und polirt.

Nunmehr ist der Kloben aufzusetzen und von der inneren Seite desselben bis zur Platte zu messen, welches Maass alsdann die Länge des Triebes ohne Zapfen angibt.

Nach dieser gemessenen Entfernung wird der obere Zapfen angedreht und vollendet. Sind die Triebstäbe zu lang, so dreht man das Ueberflüssige weg, bis sich noch ein kurzer Ansatz bildet, an welchem eine feine Unterdrehung angebracht wird.

Die Zapfen sollen gerade und mit einem flachen Ansatze gedreht werden und auch ziemlich schwach, so dass man dieselben nur noch mit einer Zapfenpolirfeile zu vollenden braucht. Beim Rolliren muss der Zapfen in einem passenden Lager ruhen, damit derselbe möglichst cylindrisch wird. Die Polirfeile hält man rechtwinklig zum Triebe, um den Ansatz flach zu erhalten. Man stellt jetzt das Trieb ein und versucht, ob der nöthige Spielraum zu einer möglichst freien Bewegung vorhanden ist: im Fall das Trieb noch zu lang wäre, dreht man einen der Ansätze etwas zurück, wobei man darauf achtet, den Zapfen nicht zu schwächen. Die Ecken der Ansätze werden etwas gebrochen, die Zapfen erforderlichen Falles gekürzt und abgerundet und zum Schluss die Facette polirt.

B. Das Eindrehen des Sekundentriebes.

Nachdem auch bei diesem Triebe, wie bei dem vorigen, Vorbereitungen getroffen sind, dreht man den Ansatz für das Rad, setzt dasselbe auf und nietet es fest. Nun wird vor allem das Trieb zu seiner richtigen Länge gedreht, so dass das Zwischenrad sicher eingreifen kann und anderseits die Unruhe oder deren Prellstift nicht mit den Triebstäben in Berührung kommt. Nun wird die Welle gedreht und polirt und an der Facette eine kleine Unterdrehung angebracht. Beim Drehen des Sekundenzapfens muss man, seiner Länge wegen, sehr vorsichtig verfahren. Der Zapfenansatz beim Sekundenzapfen kommt dem Rade ziemlich nahe, da letzteres nahe an der Platte zu stehen kommt. Den langen Zapfen polirt man auf einem Sekundenlager des Rollirstuhles, in Ermangelung dessen mit einer kleinen Kompositionsfeile und Roth.

Es wird nun die Höhe des Raumes zwischen der Platte und dem Kloben gemessen und hiernach der obere Zapfen angedreht und vollendet. Die weitere Bearbeitung des Triebes ist aus dem vorher Gesagten zu ersehen.

C. Das Eindrehen des Gangtriebes.

Bei diesem Triebe kommt es viel darauf an, das Rad in die richtige Höhe zum Cylinder zu bringen. In der Regel wird das alte Trieb noch vorhanden sein, um das Maass für die Grössenverhältnisse von demselben abzunehmen. Hat das Rad nicht in richtiger Höhe gestanden, so wird es leicht zu schätzen sein, wieviel man zugeben oder weglassen muss.

Das Trieb wird so viel als möglich gekürzt, um das feine Drehen zu erleichtern und hierauf werden die beiden Körner genau für die Mitte des Triebes gedreht. Das Rad wird aufgepasst,

*) Aus dem Anhange zur Preisschrift von V. Lauer. — Ueber das Eindrehen eines neuen Minutentriebes siehe Nr. 22 d. J.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id20454427Z/294 STAATLICHE KUNSTSAMMLUNGEN DRESDEN