

Bei der innigen Verbindung von Geschwindigkeit und Zeit, von Geschwindigkeitsmessern und Uhren oder Uhrwerken kann man wohl mit Sicherheit sagen, dass sehr bald nach Einführung der Geschwindigkeitsmesser an die Uhrmacher die Aufgabe herantritt, diese selbst oder doch mindestens deren Uhrwerke zu reparieren. Sollen sich nun die Uhrmacher mit dem geringen Verdienst an den Reparaturen der Geschwindigkeitsmesser, die sie aus Geschäftsrücksichten auszuführen gezwungen sein werden, begnügen? Es ist doch wohl nicht mehr als recht und billig, ihnen auch den Nutzen des Verkaufs zuzuführen. An ihnen selbst ist es, dafür zu sorgen, dass sie ihn erhalten, und zwar muss hier beizeiten gesorgt und es darf nicht gewartet werden, bis andere Hände das Geschäft an sich gerissen haben. Leicht ist die hier entstehende Aufgabe nicht, denn bei der jetzigen naturgemässen Centralisation des Verkaufs von Kraftfahrzeugen und deren Zubehörteile werden diese Stellen auch den Verkauf der Geschwindigkeitsmesser an sich zu bringen suchen, und das kaufende Publikum wird sie auch in erster Linie dort nachfragen. Es bedarf deshalb der ganzen Kraft und der grössten Umsicht der Uhrmacher, wenn sie dieses für eine nahe Zukunft bevorstehende Geschäft erobern wollen.

Es könnte nun vielleicht der Einwand gemacht werden, dass der Verkauf der Geschwindigkeitsmesser für die Uhrmacher nicht möglich sei, da der Einbau der Apparate in die Fahrzeuge von denselben nicht ausgeführt werden könne. Diese Schwierigkeit sieht grösser aus als sie ist. Das zeigt sich am besten bei Vergleich mit anderen, ähnlichen Sachen. Wie steht es denn z. B. bei der Lieferung von Turmuhrn, grösseren Musikwerken, Central-Uhrenanlagen und dergl. durch den Uhrmacher? Bei all diesen Gegenständen sind ebenso wie beim Geschwindigkeitsmesser Arbeiten auszuführen, die über das eigentliche Gebiet der Uhrmacher hinausgehen. Das bildet für diese aber durchaus kein Hindernis, solche Sachen zu liefern, da die Fabrikanten sowohl die nötigen Berechnungen ausführen als auch die Montage besorgen, wenn sich die Uhrmacher hierzu nicht in der Lage sehen. Ebenso könnte die Sache auch bei den Geschwindigkeitsmessern gestaltet werden. Uebrigens wird es den Uhrmachern, die sich ja schon mit grösseren Arbeiten, z. B. Fahrradreparaturen, befasst haben, keine Schwierigkeit machen, auch den Einbau der Geschwindigkeitsmesser zu besorgen, da selbstverständlich alle dazu nötigen Teile mitgeliefert werden würden. Möglicherweise gestaltet sich in Zukunft die Sache auch so, dass der Antrieb für die Geschwindigkeitsmesser, denn dieser ist es, dessen Anbringung ausserhalb des Gebietes der Uhrmacher liegt, gleich von den Automobilfabriken selbst von vornherein an den Wagen angebracht wird. Der Geschwindigkeitsmesser an sich ist ganz unabhängig vom Antrieb. Es genügt, wenn in entsprechender Lage eine Welle vorhanden ist, die eine bestimmte für den Geschwindigkeitsmesser passende Umdrehungszahl hat und mit welcher die Antriebswelle des Apparates ohne weiteres verbunden werden kann. Es wäre dann nur nötig, den Geschwindigkeitsmesser am Wagen anzuschrauben und die Verbindung zwischen den Antriebswellen herzustellen. Vorzusehen wäre dabei von den Wagenfabrikanten, dass die Umdrehungszahl der Antriebswelle durch leichten Austausch der Antriebsräder nach Bedarf verändert werden könnte.

Man sieht also, dass auch diese Schwierigkeit keine Schwierigkeit ist, und nun frisch ans Werk!

C.

### Repetierschlagwerk mit schwingbar gelagertem Repetierlaufwerk.

Deutsches Reichs-Patent Nr. 180384; von der Fabrik  
Germinal Picard & Co. in Chaux-de-fonds (Schweiz).

Nachfolgend erläuterte Erfindung betrifft ein Repetierschlagwerk für Uhren, bei welchem die Schlaghämmer und ihre Hebestifte aus einem Stück bestehen und die Hammerantriebsrechen auf einer das Repetierlaufwerk tragenden, schwingbaren Brücke gelagert sind, um zu vermeiden, dass die Hämmer beim Aufziehen des Repetierwerkes anschlagen. An sich ist es bereits bekannt, das Repetierlaufwerk auf einer

drehbaren Brücke zu lagern; es wird aber damit der Zweck verfolgt, ein Gesperr zu ersparen.

Fig. 1 ist eine Ansicht des Erfindungsgegenstandes; Fig. 2 ein nach Linie A-B-C der Fig. 1 geführter Schnitt und Fig. 3 zeigt eine Abänderung eines Einzelteiles der Vorrichtung.

Auf der Mittelachse *a* sind das zwölfzählige Rad *b*, welches den Viertelstundenschlag bewirkt, und die Stundenschnecke *c* aufgekeilt. Mit dem Rade *b* ist das Stundenrad *d* unter Einschaltung eines toten Ganges verbunden, indem eine Schraube *e*, welche in

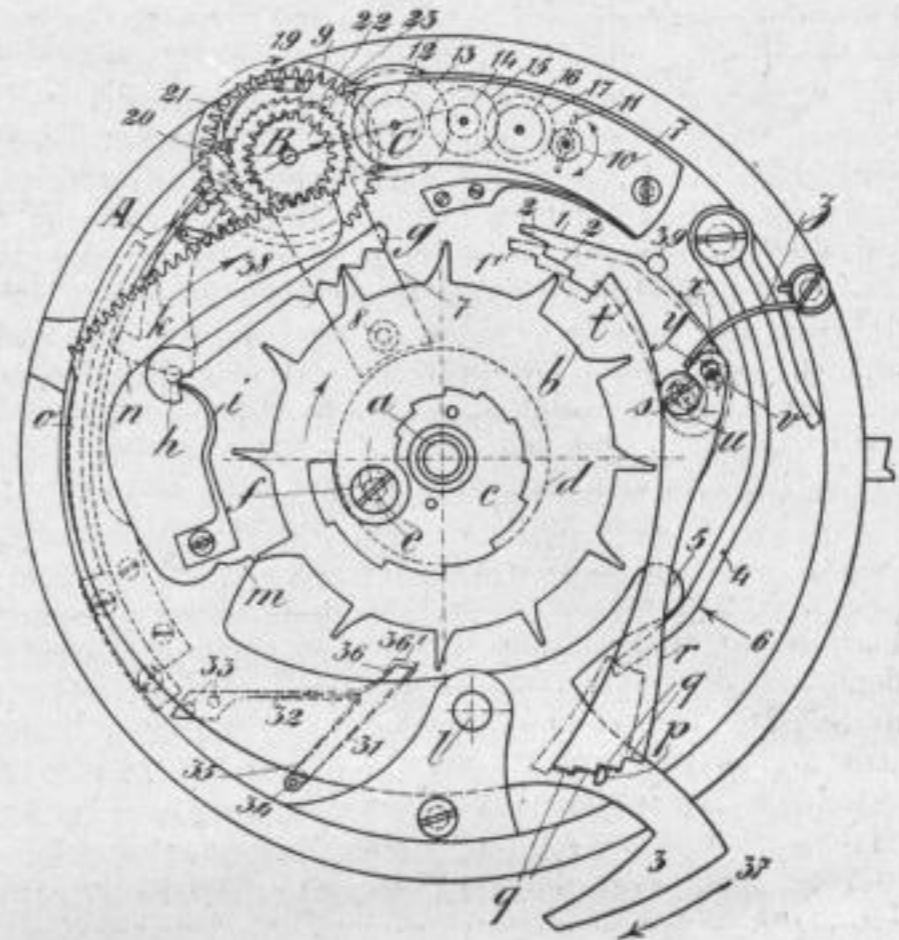


Fig. 1.

das Antriebsrad *d* eingelassen ist, durch ein Langloch *f* in dem Rade *b* hindurchgeht. Eine vierzählige Schaltklinke *g* ist um einen in einem starren Teil des Uhrwerkes angebrachten Zapfen *h* drehbar und steht derart unter dem Einfluss einer Feder *i*, dass sie ständig bestrebt ist, mit einer ihrer Zahnflanken in einen der Zähne des Rades *b* einzugreifen. Die Entfernung der beiden

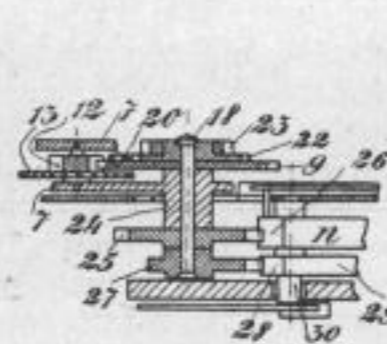


Fig. 2.

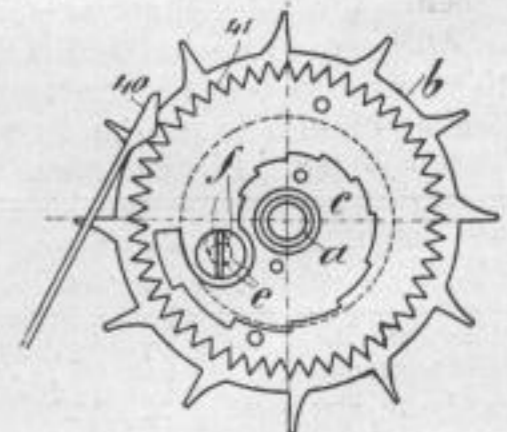


Fig. 3.

äussersten Zähne der Schaltklinke *g* ist so gewählt, dass entweder ein Zahn allein oder zwei aufeinander folgende Zähne des Rades *b* mit den beiden äussersten Zahnflanken der Schaltklinke in Berührung sind. Durch diese Anordnung wird das Rad *b* ständig gezwungen, je um  $\frac{1}{48}$  Umdrehung zu springen, wobei die Zähne der Schaltklinke *g* eine Hemmung darstellen. Um die gegenseitige Drehung zwischen den Rädern *d* und *b* zu ermöglichen, ist das oben beschriebene Langloch *f* vorgesehen. Der im Zapfen *l* drehbar gelagerte Repetierrechen *k* besitzt einen Ansatz *m*, der durch seinen Eingriff in einen der Vorsprünge der Stundenstaffel *c* dazu bestimmt ist, die durch den Stundenhammer *n* gegen die Glocke *o* geführten Schläge in ihrer Anzahl zu begrenzen. Der Rechen *k* besitzt einen Stift *p*, gegen den sich einer der vier Zähne *q* eines Armes *r* stützen kann, welcher um einen Zapfen *s* eines zweiten Armes *t* drehbar ist, der seinerseits in einem