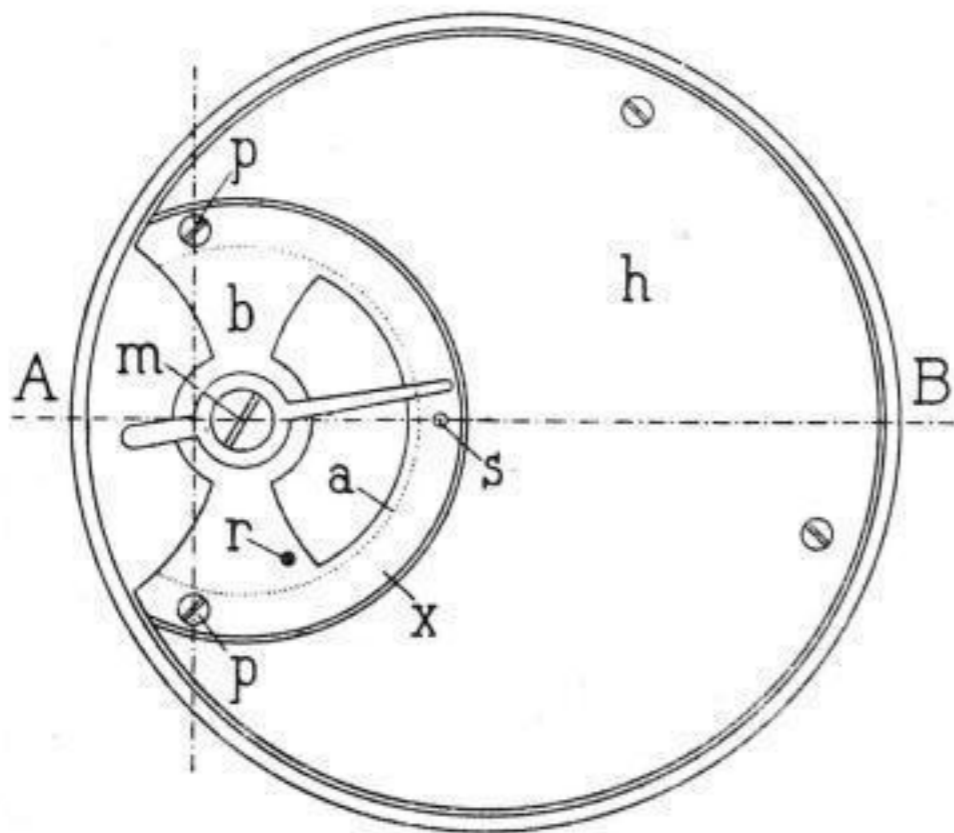


genannten Brücke sitzen kann. Diese getrennte Lagerung der Hinterzapfen gestattet die Wegnahme der Gangorderteile oder auch nur eines Stückes derselben für sich ohne Zerlegung des Laufwerkes.

Uhren ganz billiger Sorte schliessen zwischen den beiden Platinen die Ankerwelle und die Unruhwellen derart ein, dass die Hinterzapfen derselben in der Hinterplatine gelagert sind; bei einer Reparatur zeigt sich der Missstand, dass mit Lösung der hinteren Pfeilerschrauben das ganze Uhrwerk auseinanderfällt.

Durch vorliegende Anordnung soll ein Mittel eingeführt werden, welches die Möglichkeit bietet, auch bei dieser Uhrensorte die Unruhwellen samt dem Anker herausnehmen zu können, während das Laufwerk zwischen den Platinen verbleibt. Die Abbildung zeigt die Hinteransicht des Werkgestelles.



Die Hinterplatine *h* zeigt an der Stelle, wo die Unruh und die Ankerwelle ihren Platz finden sollen, eine kreisförmige Ausstanzung *a*. In diese passt genau eine Drehbrücke *b*, die mit einem flachen Anschlag *z* entweder auf der Platine anliegt oder in eine Andrehung derselben eingelassen ist. Während im Mittelpunkt *m* dieser Brücke der hintere Wellenzapfen der Unruh gelagert ist, schwingt die Ankerwelle in der Zapfenbohrung *r*. Ausserdem hat diese Brücke zwei Bohrungen, die zur Befestigung durch die Pfeilerschrauben *p* dienen. Ein Stellstift *s* schützt die Brücke gegen Verdrehung, wenn die Zapfenbohrung *r* ihre richtige Lagerung gegenüber der Bohrung des Vorderzapfens eingenommen hat.

Die Mitte *m* liegt unverrückbar fest, wie man auch die Brücke *b* in der Platine *h* drehen mag. Die Ankerwelle kann somit durch Drehung der Bohrung *r* um die Mitte *m* genau eingestellt werden, da die Brückenbohrungen in den Pfeilerschrauben etwas Spielraum haben. Ist die richtige Lagerung der Ankerwelle erreicht, so verbohrt man den Stellstift *s*, und es nehmen die Hemmungsteile, wenn sie ohne Zerlegung des Laufwerkes entfernt werden, nach der Zusammensetzung wieder genau dieselbe Lage wie vorher ein.

Diese Brücke ermöglicht also mit den einfachsten Mitteln eine genaue Einstellung der Hemmung und eine leichte Entfernung derselben auch bei der billigsten Uhrensorte.

Aus der Werkstatt.

Eine Entgegnung.

So erwünscht es sein mag, die Rubrik: „Aus der Werkstatt“ unseres Verbandsorgans durch Veröffentlichung von praktischen Verfahrensweisen zu beleben, ja, so interessant und belehrend unter Umständen ein Meinungs-austausch über interessante Fragen unserer vielseitigen Werkstattarbeit wirken kann, so nachteilig können aber auch Winke von Kollegen, deren Ausdrucksweise entweder nicht die richtige oder

deren Ansichten über Arbeitsmethoden doch nicht ganz stichhaltig und einwandfrei sind, obwohl sie gut gemeint sein mögen, für junge, lernbegierige, unerfahrene Leute unseres Berufes werden, wenn diese das so Gedruckte als Evangelium auffassen.

Ein solcher, nicht einwandfreier Artikel befindet sich in den Nrn. 11 und 17 unseres Organs unter der Ueberschrift: „Vorsichtsmassregeln beim Zusammensetzen von reparierten Uhren“, der unbedingt zur Entgegnung herausfordert.

Ich halte es, im Gegensatz zu der Ansicht des Herrn Einsenders, zunächst als eine feststehende Tatsache, dass wirklich guten Arbeitern viel seltener eine Uhr nach der Reparatur stehen bleibt als sogen. Schnellarbeitern, die sozusagen alles blind zusammenschrauben, wie sich der Herr Artikelschreiber ausdrückt. Ein wirklich tüchtiger Arbeiter bemerkt bereits beim Zerlegen eines Werkes vorhandene Fehler, hilft denselben entsprechend ab, er repariert vorher das Werk und reinigt sodann dasselbe, so dass er nicht erst genötigt ist, beim Zusammensetzen nochmals kreuz und quer zu reparieren. Ein Uhrmacher, der ein Werk sicher reparieren kann, für den kann man wohl auch die Bürgschaft geben, dass er dasselbe auch tadellos zusammensetzt. Muss er beim Zusammensetzen nochmals zu reparieren anfangen, so ist er flüchtig und nicht gewissenhaft gewesen oder er ist ein Stümper.

In dem betreffenden Artikel heisst es weiter:

„Manche Kollegen nehmen Stück für Stück aus dem Benzin und bürsten es mit Kreide nass ab (sic!). Ich halte das jedoch nicht für gut (sehr anerkennenswert!), sondern trockene alle Teile mit einem reinen Tuche ab und lege sie auf den Werkstisch, um sie dann mit etwas Kreide abzubürsten.“

Aber warum denn die bereits in Benzin gereinigten Teile noch mit Kreide bearbeiten? Die Kreide ist doch vollständig überflüssig dabei! Nachdem die einzelnen Teile mit einem sauberen Lappchen abgetrocknet sind, bedarf es lediglich einer sauberen Bürste mit dünnem Haar, um etwa noch anhaftende Fäserchen zu beseitigen. Uhrteile nach dem Reinigen in Benzin nochmals in Spiritus zu legen, ist ebenfalls überflüssig. Beim Waschen mit Bürste, Wasser und Seife spült man wohl die einzelnen Teile in Spiritus ab, der noch anhaftenden Seifenteilchen wegen, nicht aber nach einem Benzinbade.

Ebenso der folgende Absatz:

„Federhausbrücken müssen stets auseinander genommen werden, ehe sie ins Benzin kommen; will man sie nicht auseinander nehmen, so lege man sie nicht ins Benzin, sondern reibe sie mit reinem Tuche und etwas Kreide ab (!). Beim Bürsten würde sich das Oel auf der Brücke verteilen und dadurch die ganze Vergoldung weggebürstet (!), wodurch die so unschön aussehenden weissen Brücken entstehen (!).“

Es wäre besser gewesen, diesen Satz überhaupt nicht zu schreiben. Es grenzt denn doch wohl zu sehr an Puscherei, die Federhausbrücken bei Reparaturen nicht auseinander zu nehmen und sie mit einem Tuche und der unvermeidlichen Kreide abzureiben. Gegen Veröffentlichung solcher Arbeitsmethoden muss entschieden Protest eingelegt werden, damit keine irrümlichen Auffassungen Platz greifen.

Die ganze weitere Folge des Zusammensetzens beschäftigte sich mit Nachreparieren und Abhilfen; schieb gebohrte, lang gelaufene Zapfenlöcher müssen beim Auseinandernehmen des Werkes und bei der Reparatur bemerkt werden und nicht erst beim Zusammensetzen nach der Reinigung, ebensowenig wie die Zahnluft der Räder und das Freilaufen und Streifen derselben. Jedes nochmalige Reparieren bedeutet Unsicherheit oder Zerstretheit, und da nach dem bereits vorgenommenen Reinigen das Reparieren notwendig ein zweites Mal Reinigen zur Folge hat, grosse Zeitvergeudung, abgesehen von anderen Veränderungen, die durch Vornahme von Nachreparaturen an einem im Zusammensetzen begriffenen Werke vorkommen können.

„Setzt man einen neuen Deckstein ein (so lautet der Artikel weiter), so tut man gut, denselben etwas kleiner zu nehmen und vor dem Festschrauben ein dünnes Putzholz dazwischen zu schieben, das Putzholz muss aber mit festgeschraubt werden (!).“

Diese Arbeitsweise gleicht der vorübergehenden aufs Haar und ist verwerflich. Ein Deckstein soll, wenn er nicht gefasst sein kann, doch so gross und passend als möglich sein, ohne dass es notwendig wird, ihn mit Putzholz festzuklemmen. Ist ein nicht gut passender bei dringender Reparatur nicht gleich zur Stelle zu bringen, wäre es noch vorzuziehen, etwas Schellack an den

Nr.
ein Z.
geordn-
indian-
nicht eher
Ersatzteil
n Schliem-
Anstange
Die Achse
Schliffens
gerung der
Ankerwe-
riedrich F-
billigen Ze-
en zwei Pa-
Unruhwell-
r abnehm-
um die Un-
Ankerwell-
und es
Kloben
ine oder