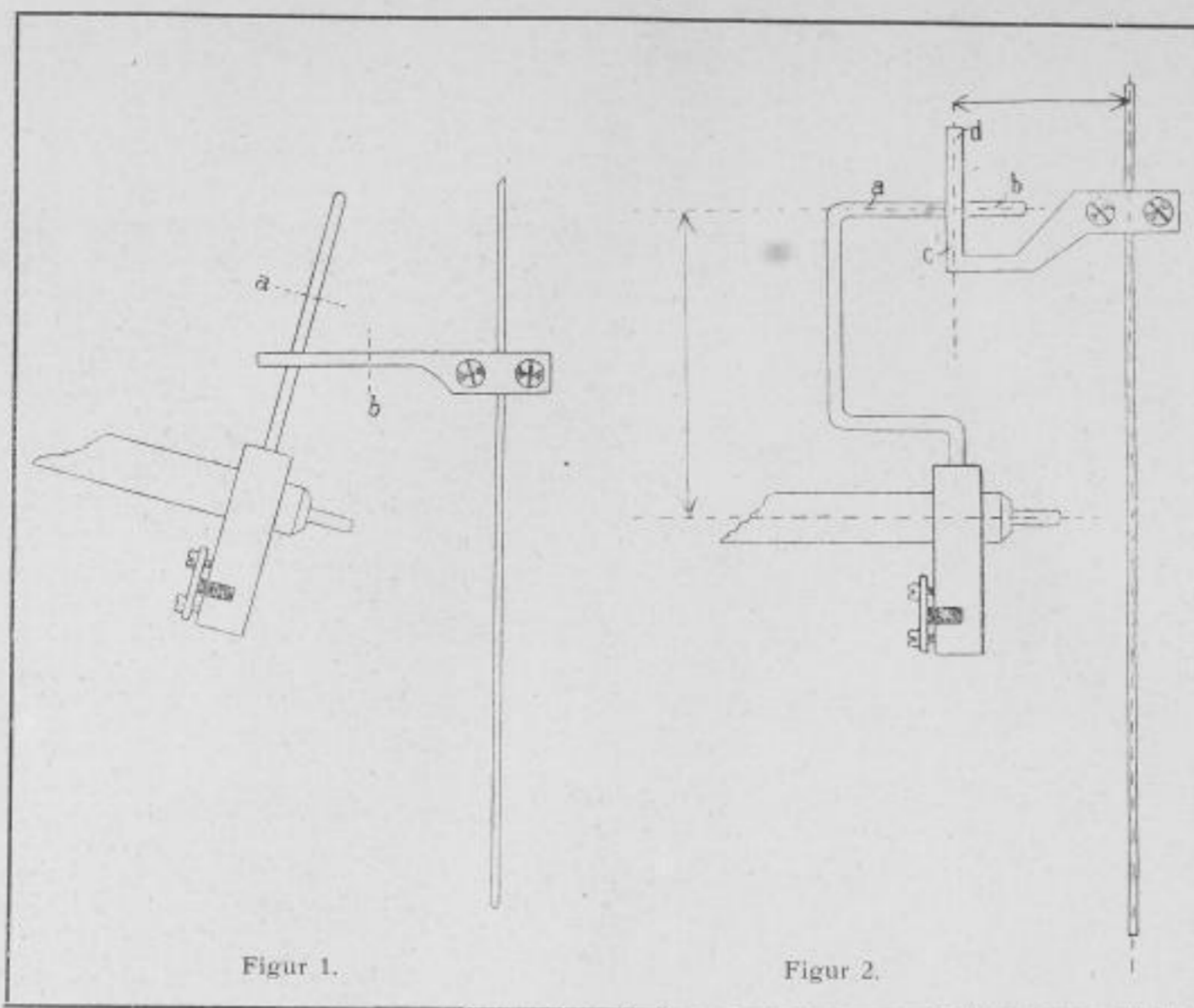


legterem gegeben wird — müssen als verfehlt betrachtet werden, denn zwei Körper, deren Drehpunkte nicht zusammenfallen, verursachen an der Berührungsstelle eine Reibung. In Wirklichkeit ist es vielmehr die Veränderung der Hebellängen von Gabel und Führungsstift, die einen veränderten Antrieb auf das Pendel ausüben.

Figur 1 zeigt vergleichsweise die alte Bauart in stark übertriebener Neigung des Werkes nach hinten. In normaler Stellung würden sich Gabel und Ankererstift in a und b berühren, in der dargestellten Form ist jedoch die Hebellänge der Gabel verlängert und die des Stiftes verkürzt.

Die neue Anordnung ist in Figur 2 dargestellt. Um die Angriffsstellen in gleicher Entfernung vom Drehpunkt der Ankerwellen zu halten, ist der Führungsstift winkelförmig gebogen; ob nun die Gabel bei a oder b eingreift ist gleich,



Figur 1.

Figur 2.

denn die wirksame Hebellänge von Wellenmitte zum Angriffspunkt ist stets dieselbe.

Soll nun die Neuerung ihren Zweck auch wirklich erfüllen, so muß auch der „zweite“ Angriffspunkt — die Gabel — ihre gleiche Länge in jeder Stellung beibehalten. Dies ist ebenfalls durch Kröpfung der Pendelfadengabel erreicht worden. Da der aufrechte Führungsschlag parallel zur Pendelfeder steht, so ist es wiederum gleich, ob der Führungsstift sich in c oder d anlegt. Das

Übersetzungsverhältnis von Ankerwelle zur Pendelfeder ist also unter

allen Umständen bei jeder Neigung des Werkes gleichbleibend.

Die genial einfache Ausführung bedingt keine besonderen Herstellungskosten, so daß die Uhren keinen Aufschlag durch diese geseßlich geschützte Verbesserung erfahren.

Fr. Testorf.

Reisebriefe.

Sehr geehrter Herr Redakteur!

Es ist noch kein halbes Duzend Jahre her, als man dem Automobil unbegrenzte Verwendungsmöglichkeiten zuschrieb, daß ein Pforzheimer Fabrikant im kühnen Fluge seiner Phantasie einem kleinen Zuhörerkeise die Absicht aussprach, das nächste Mal mit dem Automobil die Lande zu bereisen und unabhängig von Eisenbahn und Fahrplan zu selbstgewählter Zeit die Kundschaft mit seinem Besuche zu beglücken. Er hat es nicht getan — aber andere haben diesen damals unerhört neuen und entschieden reklamekräftigen Gedanken ausgenützt und so zu reisen begonnen. Allerdings dauerte das neue Reisesystem nicht lange, denn es zeigte sich als ein sehr kostspieliges Unternehmen und außerdem war der Reisende wohl vom Fahrplan nicht mehr abhängig — desto mehr aber von den unberechenbaren Launen seines Motors, die dieser gerade immer dann heraussteckte, wenn er sich meilenweit entfernt von allem Verkehr inmitten der Lüneburger Heide oder sonst einer Sandwüste befand. Kurz, die Sache klappte nicht.

Heute hätten wir ein anderes Fortbewegungsmittel, den Aeroplan, was noch neuer und bezüglich Reklame noch wirksamer ist, wogegen das Automobil einfach veraltet erscheint. Nun gibt es Leute, die gerade dieses Transportmittel für einen Geschäftsreisenden besonders geeignet, gewissermaßen für ihn geschaffen halten, weil sie meinen, daß dieser im Fliegen schon eine gewisse Vorbildung, eine natürliche Anlage, mitbringe. Indessen darf man das wohl als übertrieben ansehen, denn das Fliegen scheint bei den Reisenden von jeher nur schwach geübt und nun schon lange nicht mehr Mode zu sein — obgleich es zu den beliebten Wigblätterstoffen gehört, ebenso wie der Leutnant, die Schwiegermutter und der Backfisch.

Aber der Aeroplan hat für den Reisenden einmal den

Mangel, daß nur kleine Muster mitgenommen werden können, dann aber auch den, daß er in seiner einsamen Höhe keinen Stoff findet, Beobachtungen zu machen, was um so mehr ins Gewicht fällt, wenn er die Verpflichtung hat, alle Vierteljahre in einem Reisebriefe über seine Eindrücke zu berichten. Wo käme er aber damit hin, wenn das Sprichwort: „Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen“, Unrecht bekäme? Es dürfte auch die Kundschaft verlegen, wenn man sie so von oben herab ansehen würde. Das geht also auch nicht, was allen denen warnend gesagt sei, die solche hochfliegende Pläne haben.

Betrachtet man sich nun das Leben und Treiben im Uhrengeschäft von heute, so muß man freilich gestehen, daß das Erfreuliche dabei nur sehr gering ist. Das ganze Drängen und Würgen kommt mir manchmal vor, als wenn wir uns mitten in einem ungeheueren Gärungsprozesse befänden. Daß dadurch Existenzen hin und her geworfen und der eine das, der andere jenes zu tun genötigt wird, allerhand Versuche und Geschäftspraktiken treibt, die alle nur von innerer Unruhe und von Unsicherheit zeugen. Was soll noch daraus werden? fragt man sich da. Dabei machen es manche Grossisten dem Uhrmacher anstatt im wohlverstandenen eigenen Interesse leichter, im Gegenteil, eines momentanen Vorteiles wegen noch schwerer. Bezeichnend dafür ist die Tatsache, daß in einer kleinen Stadt der Oberlausitz ein Grossist an eine Schnapsfabrik ein Duzend Uhren einer Marke geliefert hat, die von dem ansässigen Uhrmacher seit Jahren eingeführt worden ist. Was nützen da alle Abmachungen, wenn solche Grossisten nicht gezwungen werden können, derartige Geschäfte zu unterlassen.

Hier trifft jene Uhrmacher aber keine geringe Schuld, die ihren Kollegen dadurch in den Rücken fallen, daß sie von Grossisten kaufen, die dem Verbands nicht angehören,