

72. ob der äußere Umgang oben oder unten am Minutenrad streift;
 73. ob der äußere Umgang an das Minutenrad schlägt;
 74. ob der zweite Gang an das Spiralklötzchen schlägt;
 75. ob der zweite Gang an den Spiralschlüsselstift schlägt;
 76. ob zwei oder mehrere Gänge zusammen schlagen;
 77. ob nicht an die Spirale Öl gekommen ist, (und so ein oder mehrere Umgänge stetig oder zeitweise zusammenkleben);
 78. ob sich der erste Umgang der Spirale nicht zwischen der Spiralgabel klemmt oder an der Spiralschlüsselnase streift;
 79. ob sich nicht zwei oder mehrere Umgänge der Spirale in der Spiralgabel befinden;
 80. ob die Spiralrolle an der Zylinderbrücke resp. an den Rückerschrauben streift;
 81. ob die Spiralrolle lose ist;
 82. ob der Abfall nicht ungleich ist;
 83. ob die Spirale im Spiralklötzchen lose ist;
 84. ob die Spirale in der Spiralrolle los ist;
 85. ob zwischen den Spiralschlüssel nicht Öl gekommen ist, (in diesem Falle gibt die Spirale einen klingenden Ton von sich);
 86. ob die Unruhe nicht am Spiralklötzchen streift;
 87. ob die Unruhe nicht am Spiralschlüssel streift;
 88. ob die Unruhe nicht am Minutenrad streift;
 89. ob die Unruhe nicht auf dem Boden der unteren Zylinderbrückenschraube streift;
 90. ob die Unruhe oder Ausschwungsstift nicht am Sekundentrieb streift;
 91. ob die Unruhe oder Ausschwungsstift nicht an der Sekundentriebwelle streift;
 92. ob die Unruhe nicht am Gehäusemittelstück streift;
 93. ob die Unruhe nicht (besonders nach Schließen der Deckel) auf der Zylinderradsbrücke streift;
 94. ob am äußeren Rande der Unruhe sich kein Grat befindet, welcher an der Sekundentriebwelle, den Sekundentriebszähnen oder den Prellstift streift. (Kommt häufig an Unruhen vor, welche zwecks Ausgleichs der Schwere unten ausgesenkt wurden);
 95. ob der Ausschwing- oder Prellstift nicht fehlt;
 96. ob der Ausschwungsstift richtig steht, so daß der Zylinderadzahn nicht hinter den Zylinder greift oder der Einschnitt des Zylinders das Zylinderrad zurückschlägt;
 97. ob jedes Rad auf dem Triebe und die Unruhe auf dem Zylinder fest sitzt;
 98. ob Unruhe oder Räder (Sekundenrad) abgewogen sind;
 99. ob der Zylinderradsboden nicht oben oder unten in der Passage streift;
 100. ob kein Zylinderradszahn verschränkt oder verbogen ist und sich kein solcher im Zylinder klemmt;
 101. ob der Zylinder sich nicht zwischen zwei Zylinderradszähnen klemmt;
 102. ob Zylinder und Triebe Höhenluft haben;
 103. ob nicht vom Eindrehen des Zylinders herrührender Schellack am Zylinder haftet, (oft nur ein fast unsichtbarer dünner Überzug oder ein ganz kleines Teilchen) oder der Zylinder nicht rostig oder eingefressen ist, woran die Zähne hängen bleiben;
 104. ob Tampons nicht lose oder eingerutscht sind;
 105. ob die Stundenradzähne nicht hängen bleiben an den Wechselradzähnen;
 106. ob die Stundenradzähne nicht hängen bleiben an der Zarge des Federhauses;
 107. ob die Stundenradzähne nicht hängen bleiben an dem Ausschnitt des Federhausdeckels;
 108. ob die Stundenradzähne nicht hängen bleiben an den Sekundenradzähnen;
 109. ob Wechselradzähne nicht an Stundenzähnen, Federhauszarge, Federhausdeckel oder Deckelausschnitt hängen bleiben;
 110. ob sich das Wechselrad nicht auf dem Stifte festreibt oder aufgerostet ist;
 111. ob sich das Stundenrohr (besonders nach Aufsetzen des Zeigers) nicht auf dem Viertelrohr klemmt oder im Zifferblattloch streift;
 112. ob nach aufgesetztem Minutenzeiger das Stundenrohr noch Höhenluft hat;
 113. ob das Wechselrad nicht durch seine Brücke eingeklemmt ist;
 114. ob Minutenrad am Gewindeende des Wechselradstiftes streift;
 115. ob zwischen Kleinbodenrad ein Gewindeende des Wechselradstiftes streift;
 116. ob das Zifferblatt nicht auf das Deckplättchen drückt, (besonders nach dem Schließen des Glasreifens), welches dem Zylinder die Höhenluft nimmt;
 117. ob das Wechselrad auf das Wechselradtrieb nicht drückt;
 118. ob das Wechselrad auf den Wechselradkloben nicht drückt;
 119. ob das Wechselrad auf das Stundenrad nicht drückt;
 120. ob das Zifferblatt lose, wodurch der Sekundenzeiger auf dem Blatte oder das Rohr im Loch streifen kann;
 121. ob die Stundenradzähne nach dem Aufziehen der Uhr noch im Wechselradtrieb Zahnluft haben;
 122. ob die Zeigerwerkeingriffe nicht auswechseln;
 123. ob die Zeiger fest sitzen;
 124. ob das Glas nicht auf die Zeigerwelle oder Minutenzeiger drückt;
 125. ob die Zylinderzapfenenden nicht scharfkantig sind;
 126. ob das Glas nicht auf Zeigerstift oder Viertelzeiger drückt;
 127. ob keine Schraube des Federhausbrückens mit dem Ende auf den Zeigerstellhebel drückt;
 128. ob bei Remontoirs das Zwischenrad, welches beim Zeigerstellen in das Wechselrad greift, sich willig bewegt und Zahnluft hat;
 129. ob die Zeigerstellvorrichtung resp. der Zeigerstelldrücker nach dem Stellen wieder zurückgeht;
 130. ob ja kein Zapfen oder reibender Teil zu ölen vergessen wurde (ist ein Zapfen nicht geölt, bleibt eine Taschenuhr schon nach zirka acht Tagen zeitweise, ganz ohne Öl nach längstens drei Tagen vollständig stehen);
 131. ob man kein Öl mit zu wenig Fettstoff verwendet, was mir s. Z. passierte, wodurch mir an 50 Stück Uhren binnen vier Wochen das Öl vollständig verflüchtete. (An solche Fehler denkt man nicht, da man bestimmt weiß, daß die Uhren geölt waren.) Macht eine Uhr einen schlechten Gang, und vorstehenden Fehler, so mache man am Werk gar nichts und öle nur nach, macht sie sofort darauf einen guten Gang, ist der Fehler gefunden;
 132. ob sich die Elipse nicht in der Gabel zwängt;
 133. ob das Plateau nicht rauh am Rande ist und sich beim Zurückschwingen der Unruhe das Ankergabelmesser stemmt;
 135. ob die Ankergabel nicht zu kurz und die Uhr ausschwingt;
 136. ob in den verschiedenen Lagen die Ellipse nicht den Grund der Ankergabel berührt;
 137. ob in den verschiedenen Lagen die Ankergabel zwischen dem Plateau und den Begrenzungsstiften noch etwas freien Raum hat;
 138. ob in den verschiedenen Lagen der Ankergabelmesser den Grund der halbrunden Ausfeilung des Plateaus nicht berührt;
 139. ob die Ankergabel innen nicht rauh ist;
 140. ob links und rechts an die Ankergabel nicht Öl oder Schmutz gekommen ist, wodurch dieselbe kleben bleibt; (reguliert nicht) die Gabel soll deshalb nie an eine große Fläche schlagen, sondern nur mit dünnen Stiften oder Schneiden begrenzt werden;
 141. ob Anker und Unruhwelle, sowie Triebe Höhenluft haben;
 142. ob die Ankerradzähne die Paletten richtig passieren, besonders ohne am Hinterteil der Räder zu streifen;
 143. ob die Ankergabel nicht unten am Plateau, auf der Platine oder dem Ankerrad streift;
 144. ob die Ellipse oder das Plateau auf der Welle selbst nicht lose ist;
 145. ob Anker und Ankergabel auf der Welle festsitzen;
 146. ob die Ankerradzähne richtig auf Ruhe fallen;
 147. ob an der Ankerunruhe keine Schraube lose ist;
 148. ob keine Schraube der Ankerunruhe an der Unterwelle oder der Ankerbrücke streift;
 149. ob sich kein Haar oder Borste an einem Einschnitte der Unruhschrauben befindet.

Es ist jedenfalls interessant, diese Aufstellung wenigstens durchzulesen; man wird manchen alten Bekannten finden und auch manche Erinnerung wecken an solche versteckten Fehler, die einem schon das Leben schwer gemacht haben. Wir sind bereit, das Verzeichnis zu ergänzen, sofern wir aus dem Kreise unserer Leser das Material dazu erhalten, denn zweifellos wird auch noch mancher daraus lernen können.