

Nun lassen wir den Stempel auf das Glas wirken, indem wir unter vorsichtigem, aber energischem Druck das Pedal mit dem FuÙe anziehen. Während wir nun vermittlems Daumen und Zeigefinger beider Hände den Glasreif andrücken, wölben wir das Glas hoch, bis es zufolge der darauf einwirkenden Pressung in den ersteren eingesprengt wird (siehe Abb. 5).

Daß der Uhrmacher nicht versuchen solle, das Experiment bei einem Glasfalz vorzunehmen, der nur ein Hauch von einem solchen ist, wird wohl nicht besonders gesagt werden müssen. Denn dadurch würde er sich

ein schlechtes Renommee machen. Dies mag in einzelnen Fällen auch zu der Behauptung beigetragen haben, daß diese unzerbrechlichen Gläser überhaupt nichts taugen. Eines schickt sich nicht für alle, und da soll und muß der Fachmann eben über genügende Urteilskraft verfügen, um zu bestimmen: ja oder nein. Sind aber die Voraussetzungen vorhanden, so liegt heute sicher kein Grund mehr vor, dem Kunden das unzerbrechliche Glas vorzuenthalten, denn mit der vorhandenen Apparatur liefern wir zuverlässige Arbeit und müssen nicht befürchten, die Gläser beim Einsetzen zu verderben. (I/346)

## Erzählungen eines alten Uhrmachers

Von Hugo Piffel

Unser guter Onkel Uhrmacher hatte uns schon längst versprochen, einmal etwas von seinen vielen Erlebnissen zum besten zu geben, und löste endlich sein Versprechen ein, als wir an einem Winterabend gemütlich im Zimmer um ihn herumsaßen.

Schon als kleiner Schuljunge, so begann er, bastelte ich am liebsten mit Zahnrädern, Rollen und Flaschenzügen herum, trotzdem meine gute Mutter aus mir einen Geistlichen machen wollte. Ein Onkel rief mir, Uhrmacher zu werden, und so trat ich nach Absolvierung der Mittelschule, in der ich am liebsten Mechanik studiert hatte, seelenvergnügt in eine Uhrenwerkstätte ein. Als ich mit sehr gutem Zeugnis meinen Meister verließ, hielt es mich nicht mehr im Städtchen und ich beschloß, dem in mir schlummernden Wandertrieb zu folgen.

Meine erste Reise ging auf der Weser vor sich, und die so angenehme Fahrt machte einen nachhaltigen Eindruck auf mich. Gleich auf dem Weserdampfer hatte ich das Glück, daß die Schiffsuhr plötzlich erkrankte und ich den Herrn Doktor spielen konnte; ich kurierte sie rasch, was mir sofort entsprechenden klingenden Lohn und Kunden verschaffte, denn das unvorsichtige Gebaren, namentlich jüngerer Leute, mit den heiklen Zeitmessern, gibt ja uns Uhrmachern den Hauptverdienst.

Den Rhein befuhr ich von der Mündung bis Mannheim und die Elbe von Meißen bis Leitmeritz in Böhmen. Auf jeder Fahrt verdiente ich mir ein hübsches Geld durch kleine Reparaturen, die zumeist nur im Durchblasen des Werkes bestanden. Ich hatte dabei schöne Gegenden gesehen und wollte es nun auch auf der Donau versuchen. Ich wandte mich an einen väterlichen Freund, der bei der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien angestellt war, und dieser verschaffte mir die Erlaubnis, auf den Schiffen als Uhrendoktor zu fungieren, ohne eine Fahrkarte lösen zu müssen. Ich war hocherfreut und begann meine Tätigkeit in Regensburg.

Ausgerüstet mit allem Notwendigen bestieg ich einen Lastdampfer, der mit mehreren Schleppkähnen talwärts abgehen sollte. Ich bekam gleich Arbeit, die Schiffsoffiziere, Steuerleute und Matrosen übergaben mir so manche recht mitgenommene Taschenuhr, und ich fand kaum Zeit, der herrlichen Walhalla und den burgen-geschmückten Ausläufern des Bayerischen und des Böhmerwaldes einen Blick zu schenken. Unvergeßlich blieb mir das ungemein malerische, mittelalterliche Stadtbild von Passau, das an den Ufern dreier sich vereinigender Flüsse liegt. Man findet nicht sobald ein ähnliches Strombild in Europa. Am nächsten Tage suchte ich alle dort ankernden Fahrzeuge ab und hatte bald für mehrere Tage Arbeit.

Von Passau fuhr ich auf einem eleganten Personendampfer nach Linz. Die Fahrt glich einer Idylle, denn die steil aus dem Wasser ragenden, bewaldeten Berg-

hänge gestatten nicht überall den Bau einer Uferstraße, es bleibt oft nicht einmal für einen Fußweg Raum übrig. Winzige, altmodische Ortschaften schmücken nur hier und da die Ufer, Burgen und Ruinen die Felshügel. Auch während dieser Fahrt verschaffte ich mir etwas Arbeit, und ein Amerikaner, der seine Uhr zu Boden fallen ließ, entlohnte meine Arbeit fürstlich. Weil ich der Küchenuhr des Schiffskoches den Kopf zurechtsetzte erhielt ich ein üppiges Mittagmahl.

In Linz, der schön gelegenen Hauptstadt Oberösterreichs, gab es Arbeit genug, denn die Schiffsleute übergaben selten ihre Taschenuhren dem dortigen Uhrmacher, da sie nie sicher waren, plötzlich den Befehl zu erhalten, dampfklar zu machen. Zur Fahrt nach Wien wählte ich lieber ein Lastschiff, einen sogenannten Remorkör, denn ich wollte ja auch die schöne Gegend genießen, deren Hügelkuppen und Uferfelsen mit Schlössern, palastartigen Klöstern, Ruinen und Burgen geziert sind. Auf einem überfüllten Personendampfer hätte ich ja auch kaum ein Plätzchen zum Arbeiten gefunden, auf dem Remorkör aber richtete ich mich recht behaglich ein und brachte eine erkleckliche Anzahl störrischer Stundenverkünder zur Vernunft.

Im Wiener Hafen schwoll mein Geldbeutel ganz beträchtlich an und ich konnte die ersten hundert Mark an die Sparkasse meiner Vaterstadt senden. Hunderte von Schiffen lagen längs des mehrere Kilometer langen Kais verläut, und ich hatte wochenlang mit dem Herrichten oft recht alter Uhren zu tun, denn täglich kamen Dampfboote an, darunter einmal einer mit 18 Schleppkähnen. Kaum fand ich Zeit, um die prächtige, dabei dennoch gemütliche Kaiserstadt zu besichtigen. Ich arbeitete in reiner Luft, meist auf dem luftigen Verdeck, badete täglich und wäre dabei beinahe elendiglich ertrunken. Als leidenschaftlicher Schwimmer versuchte ich, die Donau zu durchqueren, was mir auch leicht gelang. Bei der Rückkehr fürchtete ich, von der starken Strömung abgetrieben zu werden, und strengte mich daher zu sehr an. Plötzlich verspürte ich einen heftigen Ruck in den Füßen und schon klebten meine Knie an der Brust. Ich war erst in der Mitte des Strombettes angelangt und hörte sogleich mit dem Schwimmen auf, um nicht auch noch den Krampf in den Armen zu bekommen. Um Hilfe zu rufen, schämte ich mich und trieb wie ein Wrack weiter. Endlich kam mir ein Kahn in die Quere und ich rief die Insassen an, mich ans rechte Ufer zu bringen. Kaum berührten meine Hände den Rand des Bootes, als der Krampf völlig verschwand. Nach der Landung mußte ich eine volle Stunde am Ufer wandern, bis ich mein Schiff erreichte. An Sonntagen sammelte sich allerlei fröhliches Schiffsvolk auf irgendeinem Schleppschiffe oder in der Nähe des Ankerplatzes, es wurde musiziert, gesungen, ja zuweilen auch gefantzt. Ungarn trampelten den