

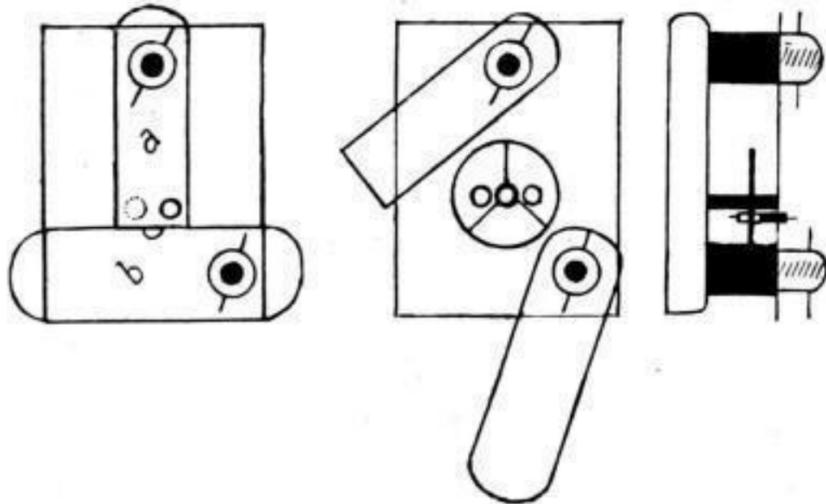
Allerdings wird ein Uhrmacher-Kaufmann, der viel Reklame für einen Artikel macht und dadurch natürlicherweise davon viel verkauft, von dem Fabrikanten dieses Artikels einen Beitrag zu den Reklameunkosten beigesteuert erhalten. Dass Reichtum resp. Gelderwerb erstrebenswert ist, weil man sich mit dessen Hilfe das Leben angenehm machen kann, gilt als unumstößliche Tatsache. Reichtum kann aber nach dem Vorhergesagten nur der Uhrmacher-Kaufmann erwerben. Wohlstand wird nur mit einer

grossen Anspannung aller Kräfte und mit Sorgen erkaufte, ferner sind zu beachten: Konkurrenz, schlechte Zeiten, hohe Spesen, Kontoverluste und Verluste durch Spekulation. Will man dagegen ein ruhiges, gemüthliches Leben führen, so sei man Uhrmacher-Handwerker, d. h. man beschäftige sich nur mit dem Reparieren von Uhren und ist dann aller Sorgen ledig, hat sogar auch keine Konkurrenz, wie der Uhrmacher-Kaufmann, sondern man kennt nur Kollegen.

G. Sch.

### Das Eindrehen des Zylinders.

In der Periode der flachen Uhren sprang bei einem Fall der Uhr der untere Spund aus dem schmalen Zylinder und ging dann beim Öffnen des Mantels meistens verloren. Bei der Neuanfertigung eines solchen Spundes war eine grosse Aufmerksamkeit nötig, um demselben die ganz genaue Grösse zu geben. Wurde er zu dünn, so drückte ein Stoss ihn in den Zylinder hinein, war er zu dick, so platzte das Rohr, oder er kam schief zu sitzen. Hatte man den sehr wenig konisch bearbeiteten Spund fertig, so dass er eben schnäbelte, so hatte man Mühe, ihn flachbleibend hineinzutreiben. Ich habe mir für diesen Zweck vor 50 Jahren einen kleinen Bock, der nachstehend abgebildet ist, angefertigt, und jeder Spund, jeder neue Zylinder wurde auf diesem leicht anzufertigenden Hilfsapparat eingetrieben bezw. die Unruhe vernietet.



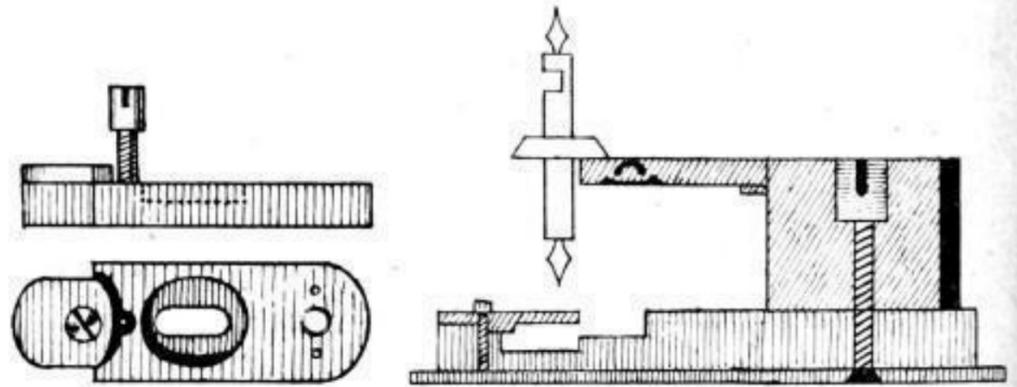
Eine Erklärung ist wohl kaum nötig, nur einige Masse möchte ich angeben: Die beiden Stahlschienen sind aus Pendulenerfederstahl von 0,6 mm Dicke; die beiden Stützen der Schiene a sind aus 2 mm dickem Stahldraht und sind 2,5 mm auseinander. Da, wo Schiene b sich flach gegen a legt, feilt man genau in der Mitte zwischen den beiden Stützen in Schiene b einen halbmondförmigen Einschnitt etwa 1 mm breit.

Zum Aufstecken der Spiralrolle bei Ankerunruhen mit grosser Scheibe ist der kleine Bock auch zu empfehlen. In Schablonenuhren werden neue Zylinder nun wohl sehr selten noch eingedreht, da man fix und fertige Stücke kaufen kann, aber merkwürdigerweise bedürfen auch diese noch häufig kleiner Nachhilfen; aber die Höhen pflegen richtig zu sein. Werden diese Schablonenzylinder aber für andere Uhren verwendet, so ergeben sich häufig böse Ergebnisse.

Ich erlaube mir nun, eine Arbeitsweise zu veröffentlichen, welche die Schweizer Uhrmacher seit 50 Jahren mit dem besten Erfolge anwenden. Zu derselben ist weiter keine Einrichtung nötig, als ein Glashütter Zehntelmass und ein Hilfsschlitten, den man sich in wenigen Minuten aus einem alten Schlitten einer Zylinderuhr herstellt. Man nimmt aus einer alten, verbrauchten Uhr die Brücke unterm Zifferblatt (unteren Zylinderkloben, Chariot, Schlitten), feilt die Bindestifte und die Insel (Klobenfuss) weg, so dass der ganze Schlitten eine Ebene bildet, stösst das Steinloch hinaus, dreht die Ausdrehung für den Schraubenkopf bedeutend grösser, feilt die Öffnung für die Schraube nach vorn und hinten länglich, feilt den Schlitten an beiden Seiten schmaler und die Aussenseite so weit weg, dass die ganze Fläche mit der Ausdrehung für den Deckstein in einer Ebene liegt. In der Nähe der Decksteinplatte versieht man den Schlitten mit einer Kloben-

schraube und fertigt eine Decksteinplatte (ohne Deckstein) aus Messing, deren Dicke man misst und in Zahlen z. B. 0,4 mm auf den Schlitten einkratzt.

Hat man nun einen zerbrochenen Zylinder zu ersetzen, so misst man die Grösse des Zylinderrades mit dem Zehntelmass über die äusseren Ecken zweier sich ungefähr gegenüberstehenden Zähne ( $8\frac{1}{2}$  mm), multipliziert diese Zahl mit  $12 = 100$  und teilt dieses Produkt durch  $100 = 1$  mm. Das ist bis auf  $\frac{1}{100}$  mm die Dicke des Zylinders. Nun misst man mit dem Zehntelmass, nachdem man sich überzeugt, dass kein Grat unter den Zylinderkloben geklopft ist und die Brücken sich beim Anschrauben flach anlegen, die Entfernung von der vergoldeten Oberseite der Platte bis in die Eindrehung der abgeschrobenen Decksteinplatte und schreibt sich die gefundene Zahl auf den Arbeitsbogen (2,6 mm). Nun entfernt man die untere Brücke, schraubt den Hilfsschlitten auf, reguliert mit der Stellschraube dessen Entfernung vom Oberteil



der Platte genau so, dass sie dieselbe ist, wie das notierte Mass unter Hinzurechnung der Dicke der Deckplatte. Also 2,6 mm und Decksteinplatte z. B. 0,4 ist 3 mm, muss die Oberfläche der genannten Platte von der vergoldeten Werkplatte entfernt sein. Nun nimmt man den Zylinder, setzt ihn durch den früheren Raum des Steinloches auf das Deckplättchen und betrachtet die Stellung der Radzähne zum Durchgang (Passage). Fast stets steht der Zylinder zu hoch, dann kneift man mit der Beissezange einen Teil der Welle ab, macht das Ende flach, dreht oder rolliert den Körner an, und zwar so, dass das Rad in der Mitte des Zylinderdurchgangs steht.

Nun wird der Zylinder eingelackt, und zwar lackt man am besten eine alte Unruh, deren Reif abgekniffen ist, auf. Die drei herausstehenden Schenkel dienen als Mitnehmer und bieten den Vorteil, dass der Zylinder beim Wegfallen nicht rollt.

Nun wird der Schlitten anstatt des Hilfsschlittens und der obere Kloben, dem vorher das Rückerplättchen und etwa vorhandener Grat beseitigt ist, aufgeschraubt. Dann misst man die Entfernung von der Deckplättcheneindrehung bis zur Fläche des oberen Klobens und schreibt sich das Mass wieder auf den Arbeitsbogen. Nun rolliert man den oberen Körner soweit zurück, dass vom unteren Körner bis zum oberen genau dieselbe Länge ist, wie das oben gefundene Mass.

Dann setzt man den schon vorhandenen Unruhansatz überkopf auf die Fläche des oberen Klobens und sieht zu, wie weit der obere Körner von der Zylinderradsbrücke entfernt ist. Soviel wie die untere Fläche der Unruh von dem Zylinderradskloben entfernt sein soll, soviel muss das Körnerende von der genannten Brücke entfernt sein, wenn man den Ansatz oben auf den Kloben stellt. Es ist dies ein sehr bequemes Messen; man drehe den