

nur noch 46×60 mm sind, bei einer lichten Höhe von 16 mm (Abb. 1, 2 u. 3). Trotz der Verkleinerung des Werkes kommen in demselben bloß noch Siebener-Hohltriebe vor, wodurch die Eingriffsdauer zwischen Zahn und Trieb dermaßen verlängert wird, daß stets zwei Zähne gleichzeitig im Eingriff sind. Das erhöht im Hinblick auf die unvermeidliche Zahnreibung die Gleichmäßigkeit der Kraftübertragung. Angenehm fällt das im gleichen Sinne wirkende Fehlen des überflüssigen Sekundenzeigers auf, dessen Kraftverbrauch und Klemmungen den Gang nur stören, ohne daß er irgendeinen Nutzen brächte. Die Triebkraft selbst darf beim Kienzle Baby-Wecker wegen der Leichtigkeit der kleinen Unruh und ihrer entsprechend geringen Zapfenreibung verhältnismäßig schwach sein, wodurch das Räderwerk geschont und der Verlust weiter herabgesetzt wird. Die relativ schwache Zugfeder ist außerdem in neuartiger Weise eingehängt (Abb. 4); die Konstruktion ermöglicht ihre Auswechslung, ohne daß das Werk auseinandergenommen oder auch nur eine Platine gelöst zu werden brauchte. In den Abbildungen ist diese für den Reparateur sehr angenehme Neuerung sichtbar. (D. R. G. M.) Eine weitere Folge der geringen Triebkraft ist das leichte Arbeiten des Ganges, das kaum imstande sein dürfte, jemanden nervös zu machen. Originell ist auch das in besonderer Abbildung (Abb. 5) dargestellte dreiteilige Gesperre, dessen drei konzentrische Blattfedern weich und ohne hartes Geräusch in die zwölf Aussparungen des Triebrades einspielen; ein Zurückspringen ist bei dieser Konstruktion absolut ausgeschlossen. Ähnlich gebaut ist die große Weckersperrscheibe (Abb. 1), die eine genaue Einstellung der Weckzeit ermöglicht.

Wie man aus Bild 3 erkennt, ist der hintere Zapfen des Gangrades in einen besonderen abnehmbaren Kloben gelagert, so daß es ohne Lösung der Platinen heraus-

genommen werden kann — ein Umstand, der für den Reparateur große Zeitersparnis und Erleichterung bedeutet. Die Stifte des ausbalancierten Ankers die $2\frac{1}{2}$ -Teilungen des Gangrades überspannen, sind direkt in das Ankermaterial ohne vorausgehende Lochung eingepreßt (D. R. P. angem.) und sitzen deshalb unbedingt fest. Die Unruhachse trägt eine besondere Sicherungsrolle (Abb. 6), in die die Sicherungszunge eingreift; Gabelhörner sind wegen der genauen Arbeit überflüssig und deshalb nicht vorhanden. Der Gang ist so fein ausgearbeitet, daß er wie bei einer Präzisionsuhr sofort nach Beginn des Aufzuges anspricht. Der Rückerschließ ist allseitig geschlossen (Abb. 2 u. 6), so daß die zweite Windung nicht in ihn hineingeraten kann; seine Breite ist ziemlich reichlich bemessen, und er vermag einen großen Bogen der aus besonderem Material bestehenden Spirale zu überstreichen, ohne sie dabei zu deformieren.

Den Fortschritten der Materialkunde entsprechend ist auf die Wahl des Materials besonderer Wert gelegt; die Platinen z. B. bestehen aus einer besonderen Messingsorte, in die die Oelsenkungen nach einem neuen Verfahren (D. R. G. M. angem.) so eingepreßt sind, daß das Material dadurch in der Umgebung des Lagerloches gehärtet und gegen Abnutzung besonders widerstandsfähig gemacht wird (D. R. G. M. angem.). Der präzisen Arbeit des Ganzen entsprechend sind alle Bohrungen poliert und alle Zapfen rolliert und kalibriert, was wiederum den Reibungsverlust herabsetzt; die Unruhsschrauben sind sogar aus vergütetem Spezialstahl hergestellt und gehärtet (D. R. P.), so daß sie lange Zeit durchzuhalten vermögen und die Konkurrenz mit den Steinlagerschrauben von Vogel in Biel wohl bestehen können. Außerdem liegen sie vermöge einer Aufspaltung der Platine in federndem Muttergewinde (D. R. G. M. und D. R. P. angem.),

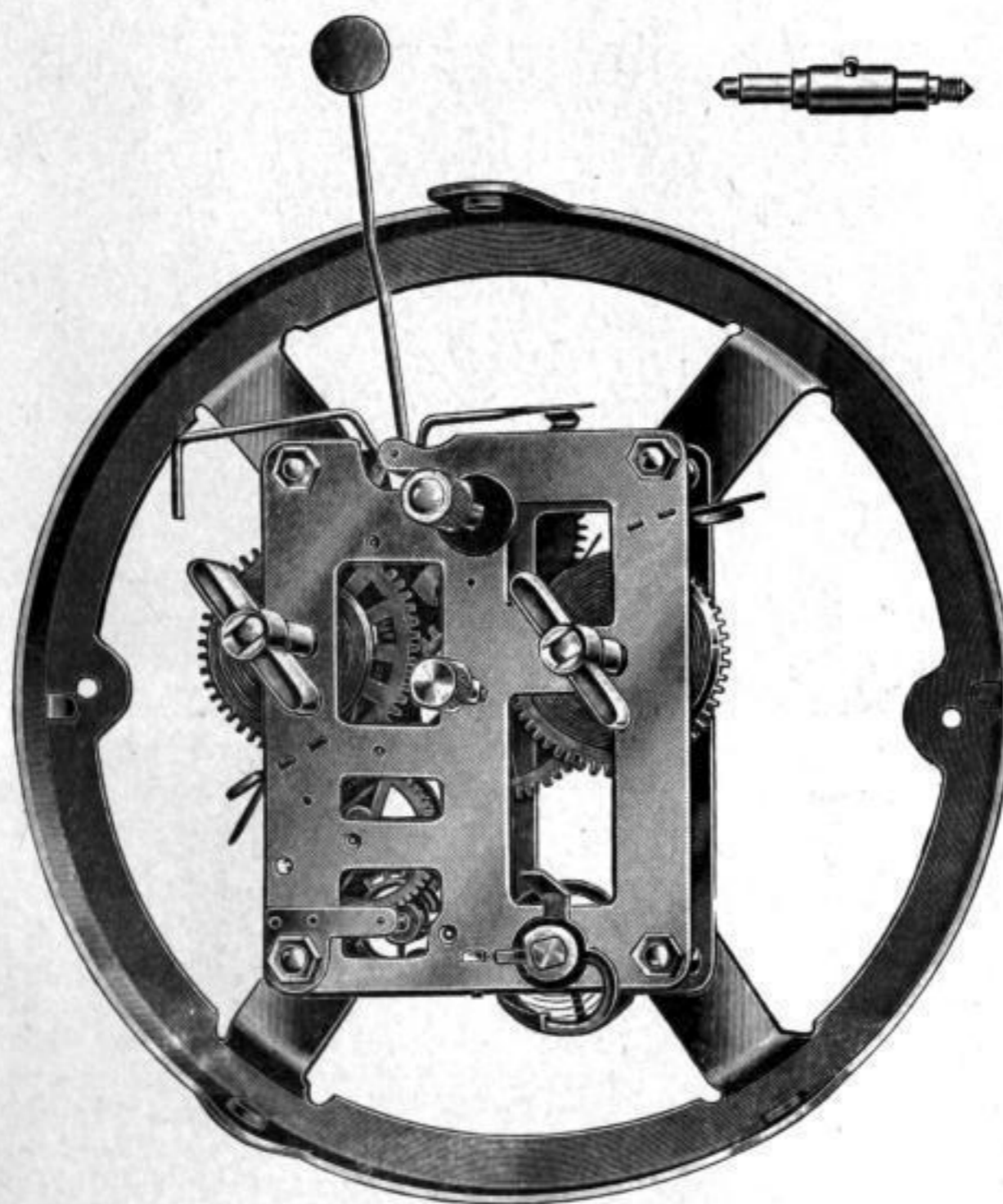


Abb. 2

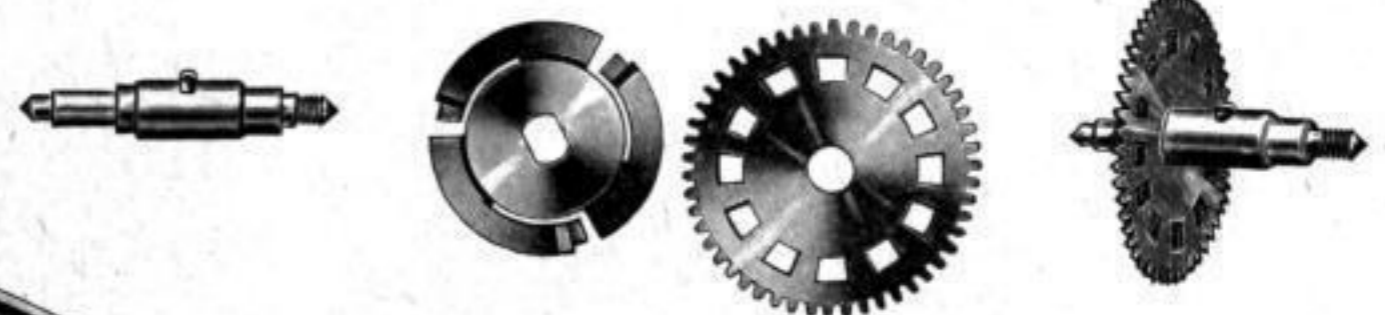


Abb. 5

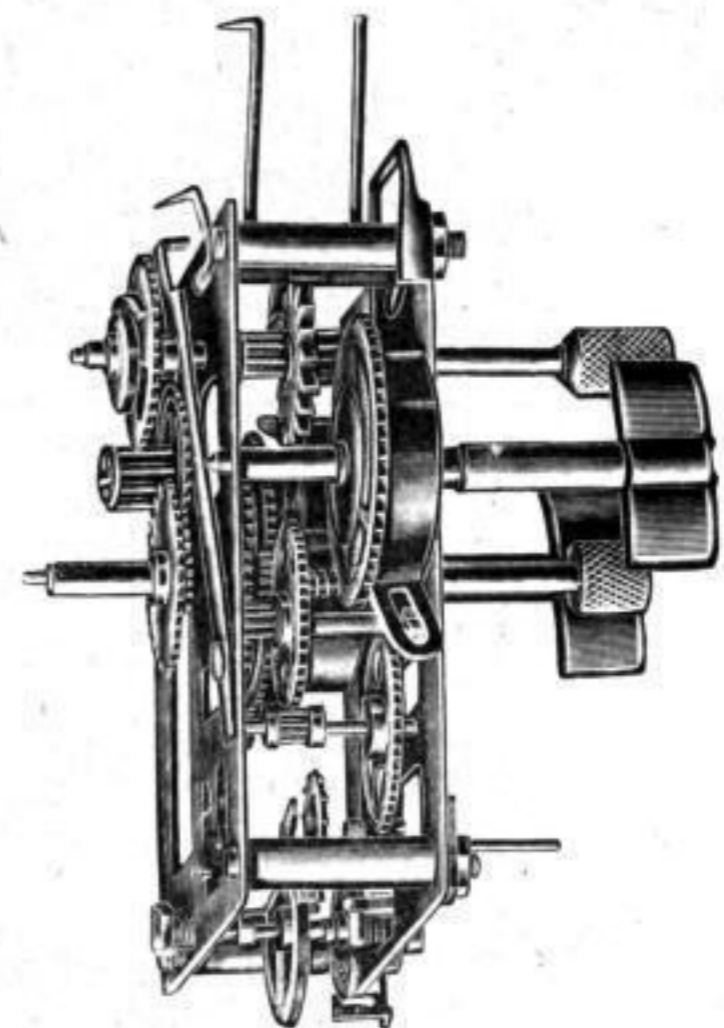


Abb. 6