

ist; die Ursache davon lässt sich jedoch ebenso gut erklären, als wie bei der Abnützung der Zapfen.

Man nimmt gewöhnlich die Unvollkommenheit der Zubereitung als einzige Ursache der Veränderung der Oele in der Uhrmacherei an; während jedoch ausser der Güte und Zubereitung genannten Materials noch andere Umstände zur Verderbnis vorhanden sind, die sich entweder auf alle Theile des Werkes ausdehnen, oder auch auf einzelne Punkte beschränken können. Als Ergebnis dieser Veränderung findet man zuweilen, dass bei einer Uhr, nach nur wenigen Monaten Gangzeit sämtliches Oel verdickt ist, oder auch dass der Zustand des Oeles an den einzelnen Zapfen des Werkes sich sehr verschieden gestaltet hat.

Wenn Oel guter Qualität in kürzerer Zeit verdirbt, als diese Veränderung auf naturgemäsem Wege vor sich gehen kann und tritt diese Umänderung an allen Theilen der Uhr ein, so hat man Gase oder Ausdünstungen als Ursache anzusehen, zahlreiche Beispiele haben dies schon bewahrheitet.

Ist im Gegentheil das Oel in einem Theile der Uhr noch gut erhalten, während es in den anderen schon eingedickt ist, so muss man wol annehmen, dass dasselbe ungleiche Einwirkungen erlitten hat, welche diese entgegengesetzten Resultate hervorgebracht haben.

Eine andere, sicher erwiesene Sache ist, dass jede, durch irgendwelche Ursache herbeigeführte Abnützung des Loches oder des zugehörigen Zapfens auch eine Veränderung des Oeles zur Folge hat. Diese Abnützung, welche oft für unsere Augen nicht mehr bemerkbar ist, kann trotzdem genügen, um eine Verderbnis des Oeles herbeizuführen.

Da wir bereits wissen, dass die Wippenzapfen sich niemals abnützen, was durch die Erfahrung festgestellt und durch die Theorie erklärt wird, so ist es uns nicht im geringsten überraschend, wenn wir sehen, dass sich das Oel an dieser Stelle viel besser hält, als an den übrigen Hemmungszapfen, welche sämtlich unter grösserer Winkelgeschwindigkeit bei stärkerem Drucke arbeiten, und daher der Abnützung in viel höherem Grade unterworfen sind als dies bei der Wippe der Fall ist.

(Fortsetzung folgt.)

Postwesen.

Postverkehr zwischen Deutschland und China.

Dem Handelsberichte des Kaiserlich deutschen Konsulates in Amoy für das Jahr 1881 entnehmen wir die nachstehenden interessanten Angaben.

Die Dampfer, welche den Postverkehr zwischen Europa und China vermitteln und ja auch die Post für den Orient im weitesten Sinne dieses Wortes befördern, sind englische und französische, welche hohe Staatszuschüsse erhalten. Die Compagnien sind die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, kurz bezeichnet als die P. & O. und die Messageries Maritimes. Die englischen Dampfer nehmen die Post in Brindisi an Bord und liefern sie dort ab, die französischen in Marseille bz. in Neapel. Der letztere Punkt erscheint für die deutsche Post günstiger, da der Seeweg zwischen dem italienischen und dem französischen Hafen ungefähr zwei Tage in Anspruch nimmt. Gegen Neapel spricht bei der abgehenden Post wol nur der Umstand, dass der Abgang des Dampfers von dort nicht zur bestimmten Stunde erfolgt, wie von Marseille, und die Briefsäcke schon früher bereit liegen müssen, obschon das Postschiff vielleicht erst später abgeht. Postschluss in London ist Freitag Abend, so dass die Redaktion des London and China Express, eines Spezial-Wochenblattes für den fernen Orient, noch von 4 Uhr Nachmittags Nachrichten zu bringen im Stande ist.

Obschon China nicht zum Weltpostverein gehört, so ist doch das Porto für die offenen Häfen nicht höher, als das für die britische Kolonie selbst, also 20 Pf. für den gewöhnlichen Brief; auch sind Postkarten, offene Buchpakete, Sendungen von Mustern und Manuskripten, in nicht vollständig geschlossener Verpackung u. s. w. zu den bekannten billigen Sätzen zulässig. Ebenso können alle geschriebenen Dokumente, wenn sie nicht den Charakter einer persönlichen Korrespondenz an sich tragen, Beförderung finden, was oft nicht genügend berücksichtigt wird.

Obschon das General-Postamt in Hongkong nur in einem Theile der offenen Häfen einige Agenturen hat, so ist doch die Beförderung der Briefe nach allen Plätzen gesichert, an welchen sich englische Konsularbehörden befinden, und dies trifft für alle offenen Häfen zu. Man kann daher sagen, dass Europäer und Amerikaner, die in China leben, fast ebenso günstig gestellt sind, als ob das Reich der Mitte zum Weltpostverein gehörte. Ueber die Verpackung von Gütern sollte die deutsche Geschäftswelt jetzt durch die Enqueteberichte genügend unterrichtet sein, über die Verpackung von Postsachen scheint sie noch einiger Anweisungen zu bedürfen. Man schliesse die Briefe nicht mit Siegellack, oder falls dies unvermeidlich, lege man ein Stück dünnes Seidenpapier über das Siegel. Die Briefe

kleben sonst leicht zusammen und werden infolgedessen falsch geleitet. Vor allem aber benutze man kein bloßes Kreuzband mehr. Zeitungen müssen ihrer ganzen Grösse nach in dünnes aber starkes Papier gehüllt werden, und nur die Seiten bleiben offen, denn nur so lassen sie sich vor dem Zerfetztwerden bewahren. Die Papierhülle muss sehr fest umliegen, oder sie streift sich ab. Will man ganz sicher gehen, so zieht man durch die Zeitung und über den Umschlag einen dünnen Faden. Bücher sollen in starkes Packpapier geschlagen sein, und es braucht das Packet nur ganz wenig an beiden Seiten offen zu sein. Aehnliches gilt von Sendungen mit Mustern, Manuskripten, Dokumenten u. s. w. Der Inhalt des Packetes sollte auf dem Umschlag kurz angegeben sein, z. B. Manuskripte, Bücher, Muster ohne Werth. Dass diese letzteren mit der Post versandt werden können, ist eine grosse Erleichterung, die von dem Publikum anscheinend noch nicht genügend gewürdigt und benutzt wird. Geschlossene Packete können bis jetzt mit der Post nicht nach China befördert werden, aber es ist deswegen ihre Versendung nicht schwierig oder besonders kospieilig, wie man oft in Deutschland zu glauben scheint. Nur muss man eine kleine Schachtel oder Kiste nicht unter einem Güterladeschein versenden wollen. Einen solchen stellen die Dampfgesellschaften nicht unter einem Minimalbetrage aus, der für Kleinigkeiten viel zu hoch ist, dagegen nehmen sie dergleichen auf einen Packetzettel (parcel receipt) zu mässigen Sätzen an. Die Grenze wird natürlich bei verschiedenen Gesellschaften verschieden sein. Solche Packete, falls sie nicht sehr eilig sind, schickt man am besten nach Hamburg an einen Spediteur (z. B. das grosse Haus Elkan & Comp.) zur Beförderung mit einem Schiffe der Hamburger Dampfschiffrederei-Gesellschaft, schleunigere Sachen nach Marseille oder Brindisi an einen dortigen Spediteur mit dem speziellen Auftrage, sie auf einen Packetschein (parcel ticket) zu expediren. (Archiv für Post u. Telegr.)

Der Wunsch nach Einführung von 30 Pf. Marken.

Bereits früher sind wiederholt an das Generalpostamt zu Berlin Gesuche gerichtet worden, welche die Einführung von Postfreimarken à 30 S — etwa in gelber Farbe hergestellt — zum Zwecke hatten. Man motivirte diese Forderung damit, dass solche Marken zur Frankirung der eingeschriebenen Briefe, der Postaufträge, der Posteingahlungen in Beträgen von über 100 bis 200 M, der Nachnahmebriefe bis zu 5 M. in der ersten Zone, der Geldbriefe bis zu 200 M in erster Zone u. dgl. m. ein Bedürfnis seien, indem jetzt mindestens zwei Marken verwendet werden müssen, was namentlich in grossen Geschäften viel unnütze Arbeit erfordert. Bisher waren diese Vorstellungen ohne Erfolg. In den letzten Tagen ist nun von Kassel aus ein erneutes Gesuch nach Berlin abgegangen, in dem um Einführung von Freimarken à 30 S für das Reichspostgebiet, sowie für das Gebiet der königl. bayrischen und der königl. württembergischen Postverwaltung nachgesucht wird. Die Entscheidung bleibt abzuwarten.

Vereinsnachrichten.

Uhrmachergehilfen-Verein „Chronologia“ in Dresden.

Der Uhrmachergehilfen-Verein „Chronologia“ in Dresden feiert am Sonnabend, den 14. Okt. d. J. Abends 8¹/₂ Uhr im Saale von „Stadt Petersburg“ an der Frauenkirche sein 5. Stiftungsfest durch ein gemeinschaftliches Herrenessen, wozu alle ehemaligen Mitglieder, alle Freunde und Gönner des Vereines, wie überhaupt alle Kollegen, speziell Dresdens und der Umgegend hierdurch höflichst eingeladen werden.

Rob. Heinrich jr., Vorsitzender.

Verschiedenes.

Inhaber deutscher Patente

mögen sich nachfolgenden Vorfalle zur Warnung dienen lassen, welcher beweist, wie streng das deutsche Patentamt die Einhaltung vorgeschriebener Fristen fordert. Ein Patentinhaber hatte seine Patentsteuer dem kaiserlichen Patentamte zu zahlen. Derselbe schickte die Gebühr, da ihm die Zeit mangelte, das Geld selbst hinzutragen, demselben per Post ein und traf das laut Postschein am 3. Juni auch aufgegebene Geld, da die Kasse des Patentamtes zeitig schliesst, bei dieser erst am 4. Juni ein. Das Patentamt löschte infolgedessen dem Patentinhaber das Patent, sandte ihm die per Post eingesandte Gebühr zurück etc. Alle Reklamationen halfen nichts, selbst nicht an das Reichskanzler-Amt, welches erklärte, in den Geschäftsgang des kaiserlichen Patentamtes nicht eingreifen zu können. Der Patentinhaber, ein strebsamer Handwerker, wäre durch den Verlust des Patentes wider sein Verschulden ruinirt und hat sich nunmehr an die Gnade des Kaisers gewandt, das kaiserliche Patentamt anzuweisen, ihm sein Patent aufrecht zu erhalten.