

der beiden Züge stattfindet. Personen, welche häufig reisen und sich dabei mit allen Einrichtungen des Kursbuches vertraut gemacht haben, werden im allgemeinen wohl ohne besondere Schwierigkeit das Richtige aus den bezeichneten Angaben des Kursbuches entnehmen. Aber alle Diejenigen, welche sich nur selten mit dem Kursbuche zu beschäftigen Veranlassung haben, und alle Personen niederer Bildung können sich erfahrungsmässig nur schwer in die verschiedenen Zeitangaben und die Art der nothwendigen Umrechnung finden, zumal auch, wie die Erfahrung ebenfalls bestätigt, besondere Bemerkungen in den Fahrplänen, wie diejenige über verschiedene Zeitbestimmung, sehr häufig und leicht übersehen werden. Diese Personen empfinden in dem angegebenen Falle die vorhandene Einrichtung des Fahrplanes als eine arge Erschwerniss, werfen auch wohl in diesem Augenblicke den Eisenbahn-Verwaltungen die Unzweckmässigkeit der Einrichtung vor, ohne zu wissen, dass letztere gern eine Aenderung herbeiführen würden, wenn die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen es nur zuliesse. Aber nach Hause zurückgekehrt, haben sie die Unbequemlichkeit bald vergessen und haben diese unangenehme Erfahrung kaum noch in der Erinnerung, wenn sie immer von neuem die Frage wegen Einführung einer Einheitszeit erörtern hören. Die zutreffende Bemerkung eines Blattes, dass, wenn man eine Einheitszeit im Deutschen Reiche einführen könnte, ohne es laut bekannt zu machen, ein grosser Theil der Bevölkerung dies gar nicht bemerken würde, muss dahin erweitert werden, dass die Bevölkerung alsdann unbewusst von dem gegenwärtigen Wirrwarr der verschiedenen Zeitrechnungen befreit und der Vortheile einer einheitlichen Zeitbestimmung theilhaftig werden würde. Darum muss immer von neuem auf diese Frage zurückgegangen und die Hoffnung nicht aufgegeben werden, dass das erwünschte Ziel doch noch einmal erreicht wird. Gelingt dies, dann wird man ebenso, wie es bei der Einführung einer einheitlichen Münz- und Gewichtsrechnung in Deutschland der Fall war, hinterher nicht begreifen, wie man so lange hat in dem bisherigen unhaltbaren Zustande verharren können.

Ermuthigend wirkt es, wenn die Reihe der Länder, in welchen eine einheitliche Zeitbestimmung zur Einführung gelangt ist, wieder um eines vermehrt und die Einrichtung daselbst von allen Seiten bewährt gefunden wird. Den letzten bedeutsamen Schritt in dieser Beziehung hat Nord-Amerika gethan, indem es am 18. November 1883 für einen Schienenweg von rund 125 000 km fünf, je genau um eine Stunde von einander abweichende, Verkehrs-Einheitszeiten einfuhrte. Der seitdem vergangene Zeitraum ist wohl genügend für die Beurtheilung, ob die Einrichtung sich bewährt hat. Dass dies der Fall, geht daraus hervor, dass nicht nur keine Klagen darüber laut geworden sind, sondern dass auch eine ganze Reihe von Städten die Einheitszeit auch für das bürgerliche Leben angenommen hat. Letzteres ist insofern für Deutschland von Bedeutung, als bei dem bezeichneten einstündigen Zwischenraume der verschiedenen Einheitszeiten die äussersten westlichen und östlichen Orte jeder Zone um eine halbe Stunde von dem betreffenden Meridian abweichen und eine solche Abweichung, wie sie sich bei Einführung einer Einheitszeit in Deutschland ebenfalls für die äussersten westlichen und östlichen Orte ergeben würde, von den Gegnern einer Einheitszeit als unvereinbar mit den Gewohnheiten des bürgerlichen Lebens bezeichnet worden ist.

In Amerika ist man noch einen Schritt weiter gegangen, indem man, entsprechend dem Beschluss der siebenten General-Konferenz der Europäischen Gradmessung in Rom vom Jahre 1883, auch den Versuch gemacht hat, die Stunden des Tages von 1 bis 24 zu zählen und damit die häufig zu Irrungen führende zusätzliche Bezeichnung „Vormittag“ und „Nachmittag“ abzuschaffen. Dieser Versuch ist von der Canadischen Ueberlandbahn angestellt worden, als dieselbe im Sommer 1886 die Linie zwischen Port Arthur am Oberen See und Vancouver am Stillen Ozean eröffnete. Dieses Bahngebiet, welches einschliesslich der Neben- und Verbindungslinien 4160 km Bahnstrecken umfasst, reicht durch drei verschiedene Einheitszeitgebiete. In einer der Gesellschaft der Amerikanischen Civil-Ingenieure zu der Jahresversammlung am 19. Januar 1887 vorgelegten Zusammenstellung veröffentlichte die Canadische Bahn-Verwaltung eine grosse Zahl

von Berichten ihrer Beamten, von Bürgermeistern mehrerer grösseren, berührten Städte und von Regierungsbeamten, welche sämmtlich bekunden, dass die während des sechsmonatlichen Bestehens der 24 Stunden-Zeittheilung gemachten Erfahrungen durchaus günstig sind und dass Beamte und Publikum sich sehr schnell mit der Veränderung vertraut gemacht haben. Von besonderem Werthe ist, dass gerade die Bürgermeister der Städte Port Arthur, Brandon und Winnipeg die neue Einrichtung als eine erhebliche Verbesserung bezeichnen und den Wunsch nach allgemeinerer Einführung derselben ausdrücken. Die Canadische Ueberlandbahn hat mit Rücksicht hierauf nunmehr, allerdings zunächst nur für die Dienstfahrpläne, die 24 Stunden-Zeittheilung vom 24. August 1887 ab auch auf den östlich von Port Arthur belegenen Bahnstrecken bis Toronto und Ottawa, der Hauptstadt Canadas, eingeführt. In dem uns vorliegenden, für das Publikum bestimmten Fahrplane sind demgemäss die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf den westlich von Port Arthur belegenen Bahnstrecken nach der 24 Stunden-, auf den östlich belegenen Bahnstrecken nach der 12 Stunden-Zeittheilung angegeben. Diese unerwünschte Ungleichmässigkeit wird voraussichtlich mit Rücksicht darauf auch demnächst beseitigt werden, dass am 11. Februar 1887 in die Gesetzgebung des Staates New-York bezüglich der Einführung einer Weltzeit und eines Weltdatums die Bestimmung aufgenommen worden ist: „Die Stunden des Tages von Mitternacht zu Mitternacht können durch einander folgende Zahlen von 0 bis 24, und die Mitternachtsstunde kann entweder als Stunde 24 des endigenden oder als Stunde 0 des beginnenden Tages bezeichnet werden.“

Zur Durchführung dieser Weltzeit ist eine zweckmässige Einrichtung der Uhren, sowohl der öffentlichen, als der Taschenuhren, eine wesentliche Bedingung. In Amerika sind in dieser Beziehung schon verschiedene Versuche gemacht worden. Bei der canadischen Ueberlandbahn sind zunächst Papierzifferblätter, welchen die Stundenzahlen 12 bis 24 im Kreise aufgedruckt sind, zur Anwendung gekommen. Die Zifferblätter werden den Bahnbeamten und dem Publikum unentgeltlich seitens der Bahnverwaltung geliefert; dieselben werden mittels eines für die Zeiger passenden Schlitzes so über letztere hinweggezogen, dass die Zahlen unterhalb des vorhandenen Zahlenkreises 1 bis 12 Platz finden. Diese, jedenfalls nur als Uebergangsmaassregel dienende Einrichtung erscheint insofern wenig zweckmässig, als die Zeigerstellung stets zwei um 12 Stunden von einander abweichende Zeiten angiebt und daher stets die Ueberlegung erfordert, welche der beiden Zeiten im gegebenen Augenblicke die richtige ist. Zweckmässiger ist die Einrichtung, wobei die Zahlen 13 bis 24 zwischen den Zahlen 1 bis 12 auf demselben Kreise unter dem mit zwölf kreisrunden Ausschnitten versehenen Zifferblatte angebracht sind und einmal die Zahlen 1 bis 12, demnächst aber selbstthätig die Zahlen 13 bis 24 in den runden Ausschnitten des Zifferblattes zur Erscheinung kommen. Empfehlenswerth erscheint ferner die auch hier schon mehrfach in Anwendung befindliche Einrichtung, bei welcher die Ziffern auf drehbaren Kreisen oder Walzen derartig angebracht sind, dass sie, und zwar jedesmal nur die augenblickliche Stunden- und Minutenzahl, vor zwei passenden Ausschnitten des Zifferblattes erscheinen und die Zeit somit unmittelbar ablesbar angeben.

Im übrigen möge noch darauf hingewiesen werden, dass die 24 Stunden-Zeittheilung schon seit langer Zeit im Gebiete der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bei der gegenseitigen Wagen-Miethsberechnung mit gutem Erfolg in Anwendung ist. Gerade bei der Aufzeichnung der Stunden, in denen ein Eisenbahnwagen von einer Eisenbahn-Verwaltung an eine andere übergeben worden ist, würde die Bezeichnung „Vormittag“ und „Nachmittag“ nicht nur eine grosse Mehrarbeit erfordern, sondern auch die Quelle vieler Irrthümer werden. (Berl. Act.)

Fingerzeige zur Wiederherstellung alter englischer Standuhren.

Wengleich jene Uhren, mit denen wir uns hier zu beschäftigen gedenken, nur selten noch zur Reparatur kommen und dies im Interesse ungeduldiger Vertreter unseres Kunstzweiges