

Deutsche Uhrmacher-Zeitung.

Insertions-Preis:
pro 4gespaltene Petit-Zeile
oder deren Raum
25 Pfg.

Arbeitsmarkt pro Petit-Zeile
20 Pfg.
Erscheint
monatlich 2 Mal.

Alle Correspondenzen sind
an die Expedition
Berlin, W., Markgrafenstr. 48
zu richten.



Abonnements-Preis:
pro Quartal
im deutsch. und österr.
Postverbande
Rm. 1,50:
für Kreuzbandsendung
Rm. 1,75
pränumerando.
Bestellungen nehmen alle
Postanstalten
und Buchhandlungen an.
Kreuzbandsendungen sind
bei der
Expedition zu bestellen.

Organ des Central-Verbandes der Deutschen Uhrmacher.

Verlag und Expedition bei R. Stäckel, Berlin, W., Markgrafen-Strasse 48.

VII. Jahrgang.

*

Berlin, den 1. Juli 1883.

*

No. 13.

Inhalt: Bekanntmachung des Central-Verbands-Vorstandes. — Universalzeit und Anfangsmeridian — Ch. Bruns' patentirte Thurmuh. — Geschichte der Uhren. VII. — Anleitung zur Reparatur von Taschenuhrgehäusen. VI. — Aus der Werkstatt (Räderstreckmaschine). — Vereinsnachrichten. — Patentnachrichten. — Vermischtes. — Briefkasten. — Anzeigen.

Bekanntmachung.

Für die Sammlung zur Tilgung der Schulbauschuld empfangen wir folgende weitere Beiträge, worüber hiermit dankend quittiren.

Es gingen ein:

Vom Verein Braunschweig (2. Rate) M. 3. — Von Herrn W. Orzegowski in Antonienhütte M. 4. — Summa M. 7,00.

Gesamtbetrag der Sammlung Mk. 720,15.

Der Central-Verbands-Vorstand.
R. Stäckel.

Universalzeit und Anfangsmeridian.

Bekanntlich hat die Regierung der Vereinigten Staaten mittelst Circularschreiben die Regierungen aller Nationen der Erde zu einer Conferenz eingeladen, bei welcher es sich um nichts weniger handeln soll, als um die Annahme eines einheitlichen Anfangsmeridians und einer Universalzeit für alle Völker unseres Erdballes.

Bei dem besonderen Interesse, welches dieser Gegenstand für den Uhrmacher hat, glauben wir unsere Leser auf die in No. 153 und 165 der „National-Zeitung“ erschienenen Artikel aufmerksam machen zu müssen, worin die Vorschläge der Regierung der Vereinigten Staaten sowohl vom wissenschaftlichen als praktischen Standpunkt aus eingehend beleuchtet werden. Der geehrte Herr Verfasser sagt darin u. A. Folgendes:

Die amerikanische Regierung greift ihre Gründe zu diesem merkwürdigen Unternehmen sehr hoch. Wir werden von ihr belehrt, dass der Mangel einer einheitlichen Regelung der in Betracht kommenden Fragen zu einer Belästigung des Verkehrs führe, welche sich mit der zunehmenden Ausdehnung der Eisenbahnen und Telegraphenlinien steigere — dass die Frage schon seit einer Reihe von Jahren in Europa und Amerika von gelehrten und kommerziellen Korporationen diskutiert, sowie als gemeinschaftlicher Regelung bedürftig anerkannt worden sei, und letztlich wenn auch nicht zum letzten, — dass die Vereinigten Staaten vorzugsweise berufen erschienen, die Initiative zur Herbeiführung einer einheitlichen Lösung zu ergreifen, weil sie von allen dabei interessirten Staaten hinsichtlich der geographischen Lage das am weitesten ausgedehnte Gebiet inne hätten.

Nun lässt es sich nicht verkennen, dass die Frage eine gewisse Bedeutung nicht minder in wissenschaftlicher, wie in praktischer Beziehung hat; nichts desto weniger muss man sich hüten, diese Bedeutung zu überschätzen und in dem Bestreben der Uniformirung zu ganz abstrusen und den wirklichen Verhältnissen des Lebens nicht entsprechenden Vorschlägen und Einrichtungen zu kommen. Wir stehen einem neuen Versuche gegen-

über, künstliche Verhältnisse an die Stelle der natürlichen zu setzen und zwar einem so radikalen, wie er bis jetzt überhaupt nicht unternommen worden ist. Prüfen wir daher, was durch die amerikanischen Vorschläge praktisch erreicht werden würde. Zunächst hat sich indessen schon in die Behauptung der amerikanischen Regierung über die Ausdehnung ihres Gebietes ein Irrthum eingeschlichen. Allerdings beträgt der Längenunterschied zwischen Kap Breton im Osten und Kap Mendocino an der kalifornischen Küste etwa 64 Längengrade, so dass zwischen beiden Punkten eine Zeitdifferenz von etwa 4½ Stunden obwaltet, allein das russische Reich hat noch eine weit beträchtlichere Ausdehnung in westöstlicher Richtung, indem der geographische Längenunterschied zwischen dem Ostkap an der Behringstrasse und dem westlichsten Punkte von Russisch-Polen, Peisern, etwa 164 Grade mit einer Zeitdifferenz von nahezu 7 Stunden umfasst. Eine solche unrichtige Darstellung an dem Kopfe eines so weit aussehenden wissenschaftlichen und praktischen Unternehmens ist allerdings nicht unbedenklich. Entscheidend selbst für den Beruf der Vereinigten Staaten zur Aufwerfung dieser Fragen ist dieser Irrthum, wie wir zugeben, allerdings nicht.

Allein schon die Verbindung des Anfangsmeridians mit der Zeitregulirung kann als ungezwungen nicht betrachtet werden. Unzweifelhaft hat die Natur in dem Wechsel von Tag und Nacht und in der scheinbaren Bewegung der Sonne um die Erde, in der Achsendrehung der Erde und in ihrem Umlauf um die Sonne den Erdenbewohnern die natürliche Grundlage für die Eintheilung der Erdzeiten, sowie in dem Zenithstande der Sonne, welcher eben den Meridian bezeichnet, einen festen Punkt für jeden Tag gegeben. Dieser feste Punkt wechselt aber mit jeder Abweichung nach Osten oder Westen, so dass die Zeitverschiedenheiten den natürlichen Verhältnissen der Erde entsprechen. Mit der grösseren Beweglichkeit in dem Verkehr der Menschen untereinander, mit der Häufigkeit und Leichtigkeit in der Veränderung des jeweiligen Aufenthaltsortes und namentlich mit der dem Fortschritt der Zeit unendlich überlegenen Geschwindigkeit des telegraphischen Verkehrs auf weite Entfernungen, hat sich in den letzten Jahrzehnten unzweifelhaft für weitere Kreise das Bedürfniss eingestellt, die Zeitverhältnisse an verschiedenen, entfernt von einander belegenen Orten mit einander vergleichen, auf einander beziehen zu können. Unter Umständen mag eine solche Zeitreduktion unbequem sein, obschon jeder Reisende sehr bald und leicht darüber orientirt zu sein pflegt, um wie viel Minuten seine nach dem Abgangsorte regulirte Uhr nicht nur an dem Endpunkte der Reise, sondern auch auf den Zwischenpunkten von der jedesmaligen Lokalzeit abweicht. Für einen grösseren, auf weite Entfernungen sich verzweigenden Betrieb, wie ihn die heutigen schnellen Transportmittel und der in gewissem Sinne von Zeit und Raum unabhängige telegraphische Verkehr bedingen, ist die einheitliche Regelung der Zeitangaben allerdings von grösserer Bedeutung. Bei der Aufstellung der Eisenbahnfahrpläne für die in öst-