schaft und des Verkehrs, für welche sie zwar ganz entscheidende Vortheile biete, aber doch auch in der Uebergangszeit mit unvermeidlichen Gegenwirkungen zu kämpfen haben werde, gleichzeitig den Widerstand aller derjenigen Lebenskreise wachrufe, in denen die entsprechenden Vortheile zur Zeit mindestens streitig seien. Ausserdem dürfe man nicht übersehen, dass die Ortszeit sowohl für gewisse Gebiete der Wissenschaft, z. B. für alle diejenigen, in denen der Verlauf der Erscheinungen sich unbedingt am einfachsten nach der Ortszeit darstelle, als auch für gewisse Lebensverhältnisse stets von grosser praktischer Bedeutung bleiben werde.

Gemäss solchen Erwägungen, sowie in besonderer Rücksicht auf die Beziehungen des mit der Weltzeit verbundenen Weltdatums zu dem bürgerlichen Datumswechsel in gewissen Gegenden der Erde hat dann die Konferenz zu Rom als Weltzeit die astronomische Zeit des Meridians von Greenwich gewählt, welche auch in der Nautik bereits die umfassendste praktische Bedeutung erlangt hat.

Leider sind diese Erwägungen und Beschlüsse von einer im Jahre 1884 in Washington versammelten diplomatisch-wissenschaftlichen Konferenz gerade nach den wesentlichen und feineren Gesichtspunkten unberücksichtigt geblieben, und die letztere Konferenz hat dann, wenn auch keineswegs einstimmig, andere weniger sorgfältig erwogene Vorschläge aufgestellt, welche besonders auch dadurch verstimmend gewirkt haben, dass sie den Anschein eines gewissen Fanatismus für eine sofortige allgemeine Durchführung der Weltzeit erweckten und somit alle oben erwähnten Gegenwirkungen ins Spiel brachten.

Allmählig fängt man jetzt an, von diesen Uebertreibungen und Bestrebungen einerseits und der Befürchtungen andererseits zurückzukommen und die Fruge wieder mit derjenigen Mässigung zu betrachten, welche von der Konferenz zu Rom eingehalten worden war. Hierzu tragen auch neue Kundgebungen eines wissenschaftlichen Vereins in Canada wesentlich bei, welcher schon an den irrigen Beschlüssen zu Washington einen wesentlichen Antheil hatte, und welcher neuerdings seinen Deklamationen über die prinzipielle rücksichtslose Durchführung der Weltzeit unter gleichzeitiger Befürwortung vielartiger und unklarer Spezial-Einrichtungen eine solche Verbreitung und eine solche Fassung gegeben hat, dass keine bessere Widerlegung der bezüglichen übertriebenen Bestrebungen als diese Anpreisung denkbar ist.

Gerade in Deutschland sind im Eisenbahnwesen gewisse Uebelstände vorhanden, welche, wie es scheint, nur durch die Einführung der Weltzeit neben der Ortszeit geheilt werden können. Zwar ist im ganzen nördlichen und mittleren Deutschland im inneren Eisenbahndienste, d. h. bei den Uhren- und Zeitangaben für die Zug- und Lokomotivführer, in erfreulichster Einheitlichheit eine gemeinsame von den Ortsverschiedenheiten unabhängige Zeit (Berliner Zeit) zur ausschliesslichen Geltung gebracht, während daneben in einer zunächst ebenso zweckentsprechenden Weise in allen für das Publikum bestimmten Zeitangaben des Eisenbahndientes die bürgerliche Ortszeit gilt.

Dagegen haben bis jetzt die drei süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg und Baden auch im inneren Eisenbahndienst an ihren vereinzelten, von einander und von der Eisenbahnzeit des übrigen Deutschland verschiedenen Landesnormalzeiten (Münchener, Stuttgarter und Karlsruher Zeit) festgehalten.

In den für das Publikum bestimmten Zeitangaben des Eisenbahndienstes jener drei Länder könnten sehr wohl, wenigstens für eine Uebergangszeit, diese Landesnormalzeiten statt der bürgerlichen Ortszeiten beibehalten werden, denn bei den verhältnissmässig kleinen Ausdehnungen jener Gebiete im Sinne der geographischen Länge werden die Abweichungen der Landesnormalzeiten von den natürlichen Ortszeiten im gewöhnlichen Leben nicht als merkliche Uebel empfunden. Auf die Dauer werden aber voraussichtlich die an den Grenzen dieser einzelnen Länder durch die Geltung der Landesnormalzeiten stark vergrösserten Zeitdifferenzen, welche bei der Bedeutungslosigkeit dieser Landesgrenzen in allen sonstigen Verkehrsfragen in vielen Fällen recht deutlich erschwerend wirken, im Vergleich zu den kleinen Vorzügen der einheitlichen Geltung einer nur um wenige Minuten von den einzelnen Ortszeiten abweichenden, aber nur in einem eng begrenzten Gebiete geltenden Landesnormalzeit sich als die entscheidend grösseren Uebel herausstellen.

Ganz unerlässlich ist aber die baldige Beseitigung der drei verschiedenen Landesnormalzeiten aus dem inneren Eisenbahndienste benachbarter und sonst völlig einheitlicher Verkehrsgebiete; denn die in Folge dieser Ungleichartigkeiten an den Grenzen jener Länder gegen einander und gegen das übrige Deutschland eintretenden Zumuthungen von Stetigkeits-Unterbrechungen der Zeitangaben mitten im Dienste müssen als sehr ernste Erschwernisse und Vermehrungen der Gefahren und Unsicherheiten des deutschen Eisenbahnverkehrs bezeichnet werden.

Es wird aber sicher gelingen, auch diese wichtige Einheitlichkeit zu erreichen, wenn man den genannten Ländern die Aufgebung ihrer Landesnormalzeiten nicht zu Gunsten der Berliner Zeit, sondern — ganz ebenso, wie man nur durch ein internationales System schliesslich zur deutschen Maass- und Gewichts-Einigung gelangt ist — zu Gunsten einer Weltzeit zumuthet, deren spätere allgemeine Einführung in den inneren Dienst aller Präzisions-Verkehrs-Einrichtungen die höchste Wahrscheinlichkeit für sich hat.

Das Nebeneinanderbestehen der im inneren Eisenbahndienst einzuführenden Weltzeit und der für das grosse Publikum geltenden Ortszeit-Angaben wird jedenfalls noch weniger gegen sich haben, als das gegenwärtige — offenbar durch die allseitig anerkannte grosse Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes unserer Eisenbahnen als hinreichend unbedenklich erwiesene — Nebeneinanderbestehen der Ortszeiten und der im inneren Eisenbahndienste des nördlichen und mittleren Deutschland durchgeführten Normalzeit. Die Weltzeit unterscheidet sich nämlich von den meisten deutschen Ortszeiten erheblich stärker als jene Normalzeit (Berliner Zeit), so dass die erfahrungsmässig schon äusserst geringe Wahrscheinlichkeit des Vorkommens von Verwechselungen der Ortszeitangaben der Bahnhofs-Uhren u. s. w. mit der Normalzeit des inneren Eisenbahndienstes in Zukunft sogar noch geringer sein wird, als in dem gegenwärtigen, an sich durchaus befriedigenden Zustande des Eisenbahnwesens des grössten Theiles von Deutschland.

Die Durchführung der Weltzeit in dem gesammten inneren Eisenbahndienst wird es sodann ermöglichen, demjenigen Theil des reisenden Publikums, welcher sich längere Strecken hindurch auf den Eisenbahnen befindet, auch unmittelbar eine gewisse Erhöhung der Sicherheit und Annehmlichkeit zu gewähren.

Man wird nämlich nach der Beseitigung der Landesnormalzeiten und der mit der Geltung derselben verbundenen starken Zeitunterschiede an den verschiedenen Landesgrenzen in Zukunft auch dem reisenden Publikum wenigstens für die grossen Eisenbahnlinien Spezial-Fahrpläne in die Hände geben können, welche nach Weltzeit aufgestellt sind; und gerade für den hierbei interessirten Theil des reisenden Publikums werden dann Uhren, welche es ermöglichen, eine stetige Weltzeit-Angabe mit einer jedem besonderen Aufenthaltsort nöthigenfalls anzupassenden Ortszeit-Angabe zu verbinden, von erwünschtestem Nutzen sein.

Es ist dann mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass überhaupt auch in den sonstigen Anwendungsgebieten die Landesnormalzeiten, wenigstens in den grossen, von Ost und West sehr ausgedehnten Ländern, gänzlich verschwinden werden; denn die Erfahrung lehrt immer deutlicher, dass in allen denjenigen Ländern, in welchen für grössere Gebietstheile Unterschiede von mehr als 10 bis 15 Minuten zwischen der Landesnormalzeit und den Ortszeiten bestehen, durch den Versuch einer gänzlichen Beseitigung der Ortszeiten zu Gunsten der Landesnormalzeit nur eine gänzliche Versumpfung der Zeiteinrichtungen herbeigeführt wird, so dass an vielen Stellen Niemand mehr weiss, welche von den Uhren, ausser den Eisenbahn-Uhren selber, nach Landesnormalzeit und welche nach Ortszeit gehen. Auch die Eisenbahn-Uhren gehen z. B. in Frankreich vielfach nicht nach der Landesnormalzeit, sondern sie sind gegen diese Zeit in ganz kindlicher Weise stets um mehrere Minuten voran. Am allerschlimmsten stellt sich ein solcher Zustand natürlich an gewissen Grenz- und Knotenpunkten des Eisenbahnverkehrs dar, wo verschiedene Landesnormalzeiten zusammentreffen, und womöglich ausserdem noch die Ortszeit sich dazwischen mengt. Noch neuerdings ist in Frankreich eine, alle diese Zustände bitter beklagende Kundgebung erfolgt.

Bei dieser ganzen Sachlage ist es sehr wahrscheinlich, dass schon die nächste Zukunft einen grossen Schritt zu einer zweckmässigeren Organisation der menschlichen Zeiteinrichtungen in Gestalt des Ueberganges auf die Weltzeit im inneren Eisenbahndienst, im inneren Telegraphendienst und in vielen Zweigen der Wissenschaft und Technik bringen wird. Es wird sich dann, nachdem dieser grosse Fortschritt zunächst ohne Beunruhigung des bürgerlichen Lebens erreicht sein wird, zu zeigen haben, welche verallgemeinernde und überwindende Kraft in der Einführung der Weltzeit enthalten ist, und inwieweit dieselbe allmählich auch eine Erhöhung der Einheitlichkeit der Zeitangaben im bürgerlichen Leben herbeizuführen vermag, oder aber welchen Grad von definitiver Berechtigung und Widerstandsfähigkeit die bürgerlichen Ortszeiten vermöge ihres nahen Anschlusses an die Sonnenzeit besitzen werden. In der Wissenschaft werden, trotz der grossen Bedeutung der Weltzeit in vielen Zweigen derselben, daneben auch die Ortszeiten, insbesondere ausser der Orts-Sonnenzeit die Orts-Sternzeit, sicherlich niemals aus ihren begrenzten, aber ihnen zweifellos und definitiv zugehörenden Geltungsgebieten verdrängt werden.

Die Freunde der ausnahmslosen Durchführung der Weltzeit in allen Gebieten des praktischen Lebens, besonders auch des Präzisions-Verkehrswesens (Eisenbahnen u. s. w.), sind aber noch darauf hinzuweisen, dass der spätere entscheidende Kampf mit den bürgerlichen Ortszeiten gerade für die Weltzeit unter viel günstigeren Verhältnissen stattfinden wird, wenn dieselbe erst in voller Reife und Sicherheit in allen denjenigen Gebieten durchgeführt ist, in denen sie einen unbestreitbaren Fortschritt darstellt, und dass zugleich im Kampfe der Weltzeit gegen die Ortszeiten viel günstigere Bedingungen für die Klärung der ganzen Sachlage und für die Scheidung zwischen den dauernden Berechtigungsgrenzen der Ortszeiten und den vielleicht nur durch Gewohnheitsverhältnisse bedingten Uebergriffen ihrer Geltung gegeben sein werden, als in dem Kampfe der Landesnormalzeiten gegen die Ortszeiten. Denn man darf sich nicht verhehlen, dass die Widerstandsfähigkeit der Ortszeiten gegen die Landesnormalzeiten und die dadurch hervorgebrachten höchst unerquicklichen Mischzustände zum guten Theil durch die verhältnissmässige Geringfügigkeit der Unterschiede der beiden Arten von Zeitangaben verursacht werden. In vielen Fällen sind eben die Landesnormalzeiten von den Ortszeiten zwar zu stark verschieden, um von dem bürgerlichen Leben ohne Unbehagen und Zwang ertragen zu werden, aber der Ortszeit noch zu nahestehend, um eine wirkliche Klärung der Unterscheidungen in der ganzen Anschauung von der Zeit und der Zeiteintheilung herbeizuführen, und auch nicht umfassend genug, um durch Befriedigung der Forderungen des Verstandes nach gründlicher Vereinfachung und Oekonomie, sowie durch sehr bedeutende und allgemein empfundene praktische Erleichterungen einen Ersatz für die mit ihrer Einführung verbundenen Schwierigkeiten zu geben.

Der in Rede stehende grosse Entwickelungsprozess wird aber gewiss nicht vor einigen Menschenaltern erledigt werden, so dass man für die praktische Anwendung einer guten Zifferblatteinrichtung, welche die beiden allein zweckentsprechenden Zeitarten, nämlich die völlig gemeinsame, von der Verschiedenheit der Ortsumstände gänzlich befreite Weltzeit und die den jeweiligen Ortsumständen sich vollkommen anpassende Ortszeit zugleich zu ersehen gestattet, noch eine weitreichende Zukunft in Aussicht stellen kann.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id20454467Z/22 STAATLICHE KUNSTSAMMLUNGEN DRESDEN