

Es sei allgemein anerkannt und werde nicht bestritten, dass für den inneren Betrieb der Eisenbahnen eine einheitliche Zeit wünschenswerth sei. Aber man habe in Deutschland fünf verschiedene Einheitszeiten: man rechne in Norddeutschland einschliesslich Sachsen mit Berliner Zeit, in Bayern mit Münchener, in Württemberg mit Stuttgarter, in Baden mit Karlsruher und in der Rheinpfalz mit Ludwigshafener Zeit. Man habe also in Deutschland fünf Zonen; alle die Unzuträglichkeiten und Nachtheile, denen man befürchte an der französischen und russischen Grenze zu begegnen, wenn man für ganz Deutschland eine Eisenbahneinheitszeit einführe, habe man heute in einem fort. Das sei, er möchte sagen, eine Ruine, die stehen geblieben sei aus der Zeit der deutschen Zersplitterung, die aber, nachdem Deutschland ein Reich geworden sei, billig wegzuräumen wäre. Es sei anerkannt, der Umstand, dass der Eisenbahnreisende bei jeder neuen Station eine neue Zeitangabe finde, die mit seiner Zeit nicht übereinstimme, sei nicht irgendwie von Belang; aber von grosser Wichtigkeit sei, dass alle diese verschiedenen Eisenbahneinheitszeiten, wozu nun noch alle Ortszeiten hinzukämen, eine wesentliche Erschwerung für den Betrieb der Eisenbahnen seien, ganz besonders in den Leistungen, welche für militärische Zwecke von den Eisenbahnen gefordert werden müssten. Im Fall der Mobilmachung müssten alle Fahrlisten, die an die Truppen gingen; in Ortszeiten und in den in Süddeutschland geltenden Einheitszeiten berechnet werden. Das sei natürlich, die Truppen könnten sich nur nach der Uhr in ihren Standquartieren oder ihrer Heimath richten.

Ebenso verhalte es sich mit den an die Eisenbahnverwaltungen abzusendenden Fahrplänen; auch diese müssten ähnlich berechnet sein. Die norddeutsche Eisenbahnverwaltung rechne nur mit Berliner Zeit, es müssten also die Tableaux und Listen umgearbeitet werden in Berliner Zeit. Diese wiederholte Umarbeitung könne leicht eine Fehlerquelle werden, die Fehler herbeiführe, welche von sehr grosser Bedeutung sein könnten. Es erschwere das ungemein, plötzlich die Dispositionen zu treffen, wie sie bei Stockung oder Unfällen auf der Eisenbahn augenblicklich gefasst werden müssten. Es würde ein grosser Vortheil sein, wenn man wenigstens für die Eisenbahnen eine allgemeine deutsche Einheitszeit erlangen könnte. Dafür geeignet sei vor Allem der 15. Meridian. Derselbe schneide durch Norwegen, Schweden, Deutschland, Oesterreich und Italien. Er würde also eventuell geeignet sein, um später vielleicht eine mitteleuropäische Zeit herbeizuführen. Bei dieser Zugrundelegung des 15. Meridians, des sogenannten Stargarder Meridians, entstünden an den äussersten Grenzen Zeitverschiedenheiten im Osten von 31 Minuten, im Westen von 36 Minuten. In viel grösseren Differenzen habe man in Amerika kein Hinderniss gesehen, und ebenso wenig in kleinen Differenzen in Süddeutschland.

Aber selbst wenn man eine Einheitszeit nur für die Eisenbahnen erlangte, so seien damit nicht alle die Uebelstände gehoben, welche er in Kürze erwähnt habe. Das sei nur möglich, wenn man für ganz Deutschland eine einheitliche Zeitrechnung erlange, d. h. wenn alle Ortszeiten abgeschafft würden. Dagegen beständen noch im Publikum allerlei Bedenken, er glaube mit Unrecht. Allerdings habe sich die schwerwiegende Autorität der Gelehrten der Sternwarten in diesem Kampf in entgegengesetztem Sinne ausgesprochen. Die Wissenschaft verlange viel mehr als er. Die sei nicht zufrieden mit einer deutschen Einheitszeit, auch nicht mit einer mitteleuropäischen, sondern sie wolle eine Weltzeit, und das gewiss mit vollem Recht von ihrem Standpunkt und für ihre Zwecke. Aber diese Weltzeit, welche auf dem Meridian von Greenwich basire, könne unmöglich ins praktische Leben eingeführt werden. Man müsste dann nebenbei noch alle Ortszeiten beibehalten; auch was die Eisenbahnen betreffe, so hätten sich alle Fachmänner dagegen ausgesprochen. Die Gelehrten der Sternwarte erkannten an, dass eine Einheitszeit möglich und gut sei, wollten sie aber nicht ins öffentliche Leben überführen, denn nur ein kleiner Theil des Publikums verkehre überhaupt auf der Eisenbahn. Er könne nur erwidern, dass ein noch viel kleinerer Theil des Publikums Astronom, Geodät oder Meteorologe sei. Da die Wissenschaft die Beobachtungen anzustellen habe, so könne man ihr überlassen, die genaue Ortszeit zu bestimmen. Das sei eine Arbeit, die einmal in aller Ruhe im Studirzimmer gemacht werde. Die Eisenbahnbeamten aber sollten das wiederholentlich im Drange der Geschäfte fertig stellen. Uebrigens sei die Zahl der auf den Eisenbahnen Verkehrenden keine geringe. Man habe ausgerechnet, dass auf den Kopf der Bevölkerung jährlich sieben Meilen gereist würden. Die vornehmsten Reisenden seien die Truppen, die zur Vertheidigung des Vaterlandes an die Grenze geschickt würden, und diese verdienten die weitgehendste Berücksichtigung.

Nun habe man die Bedenken vorgetragen, dass die Einführung einer gemeinsamen Zeit in das bürgerliche Leben Störungen verursachen werde. Es seien besonders die Unzukömmlichkeiten hervorgehoben worden, welche sie für die Industrie und die Fabriken haben werde. Gegen diese Anschauungen müsse er sich doch aussprechen. Wenn die Zeitdifferenz vom 15. Meridian bis zu irgend einem anderen Ort, z. B. Neunkirchen, wo sie ungefähr 29 Minuten betrage, bekannt sei, so sei es immer möglich, den Tarif, der in der Fabrik ausgehängt sei, danach zu modifizieren. Wenn der Fabrikherr im März seine Arbeiter bei Sonnenaufgang um 6 Uhr versammeln wolle, so werde der Tarif sie um 6,29 Uhr bestellen; wolle er sie im Februar um 6,10 Uhr versammeln, so gebe der Tarif 6,39 Uhr an u. s. w. Was dann die ländliche Bevölkerung betreffe, ja, der ländliche Arbeiter sehe nicht viel nach der Uhr, er richte

sich nach der Hofuhr und werde von der Glocke zur Arbeit gerufen. Wenn die Hofuhr verkehrt gehe, was in der Regel der Fall sei, so komme er vielleicht eine Viertel Stunde zu früh, aber er werde nach derselben wieder entlassen. Im praktischen Leben werde sehr selten beim täglichen Verkehr eine auf Minuten gehende Berechnung gefordert. Es sei in vielen Orten üblich, dass die Schuluhr zurückgestellt werde, damit die Kinder da seien, wenn der Lehrer komme. Die Gerichtsuhr werde vielfach zurückgestellt, damit die Parteien da seien, wenn das Verfahren beginne. Umgekehrt, in den Dörfern, welche nahe an der Eisenbahn lägen, stelle man in der Regel die Uhr einige Minuten vor, damit der Zug nicht versäumt werde. Und selbst dieses hohe Haus leiste sich eine akademische Viertelstunde, welche oft noch überschritten werde.

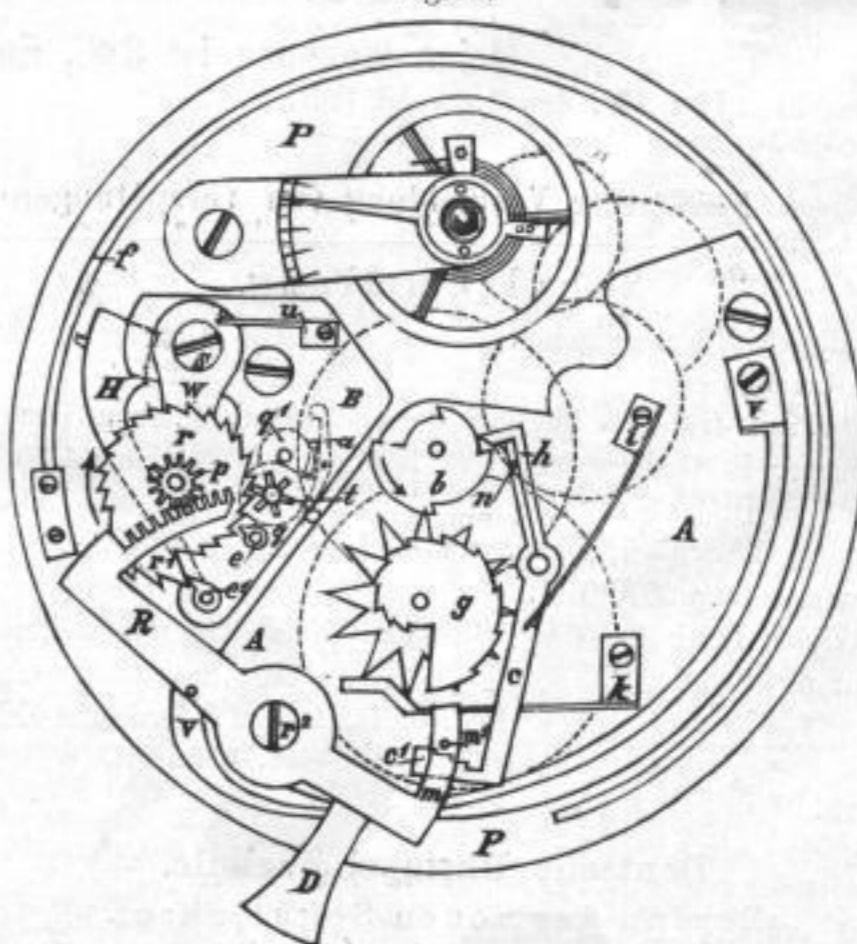
Nun habe man noch den Unterschied zwischen der Sonnenzeit und der mittleren Zeit angeführt. Diese Differenz trete allerdings zu den bestehenden Differenzen noch hinzu und betrage bis zu 16 Minuten; dieses Maximum erreiche sie aber nur an 4 Tagen im Jahre. Habe aber der, welcher sich pünktlich nach einer richtig gehenden Uhr richte, bemerkt, dass er in einem Vierteljahr einige Minuten, bis zu 16, zu früh zu Tisch gegangen sei, oder zu früh zur Ruhe sich zurückgezogen habe? Er (Redner) glaube nicht. In einem Vierteljahr zu früh, im nächsten zu spät. Gerade der Umstand, dass diese doch nicht unerhebliche Differenz zwischen der Sonnen- und mittleren Zeit im grossen Publikum gar nicht bekannt sei, von ihm nie empfunden werde, sei doch ein Beweis, dass die Besorgniss, welche man vor der Abschaffung der Ortszeit hege, nicht begründet sei. Man könne ja hier nicht mit einer Abstimmung oder Majoritätsbeschluss Dinge feststellen, die nur auf dem Wege der Verhandlungen im Bundesrath und vielleicht später durch internationale Verhandlungen zu regeln seien, aber er glaube, dass es diese Verhandlungen erleichtern werde, wenn der Reichstag sich sympathisch für ein Princip ausspreche, welches in Amerika, in England, in Schweden, in Dänemark, in der Schweiz und in Süddeutschland bereits ohne wesentliche Störungen zur Geltung gekommen sei.

Diese Ausführungen des allverehrten Herrn Redners, welche in der hohen Versammlung sichtliches Interesse und wiederholte Heiterkeitsausbrüche erregten, zumal als Graf Moltke auf die unrichtig gehenden Schul- und Gerichtsuhr zu sprechen kam, wurden nach Schluss der Rede durch grossen Beifall von allen Seiten des Hauses geehrt und dürften auf die seinerzeitige Regelung der Frage einer deutschen Einheitszeit nicht ohne Einfluss bleiben.

G. Citelli's vereinfachtes Repetirwerk an Taschenuhren.

Die früher so vielfach im Gebrauch gewesenen Repetiruhren sind im Laufe der letzten Jahrzehnte verhältnissmässig viel seltener geworden, was ohne Zweifel seinen Hauptgrund in dem naturgemäss hohen Preise der mit diesem komplizirten Mechanismus ausgestatteten Uhren hat. Bei der neuerdings wieder wachsenden Vorliebe des besser situirten Publikums für Repetiruhren gehen daher mannigfache Bestrebungen dahin, ein vereinfachtes, billiger herzustellendes Repetirwerk für Taschenuhren zu erfinden. Eine derartige vereinfachte Konstruktion liegt in der nachstehend beschriebenen Repetiruhr vor, die von einem italienischen Uhrmacher, Herrn Giuseppe Citelli in Mailand erfunden und demselben in der Schweiz patentirt ist.

Fig. 1.



In Fig. 1 sind die Theile des Repetirwerks in ihrer Gesamtanordnung dargestellt und die Laufwerktheile des Gehwerks durch punktirte Kreise angedeutet.