

urkunde ist von dem hierfür zuständigen Sächsischen Wirtschaftsministerium laut Schreiben WM: R. V. 7 vom 18. April 1928 genehmigt worden.

Stiftungsurkunde

Der Verlag der Deutschen Uhrmacher-Zeitung, Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co., hat anlässlich des fünfzigjährigen Jubiläums der Deutschen Uhrmacher-Zeitung, am 29. November 1926, 1000 RM. ausgeworfen, welche den Grundstock bilden sollen für eine Stiftung unter dem Namen

Jubiläums-Stiftung der Deutschen Uhrmacher-Zeitung,
für die folgende Bestimmungen maßgebend sind:

§ 1. Die Stiftung ist rechtskräftig und hat ihren Sitz in Glashütte in Sachsen. Vorstand der Stiftung ist der Stiftungsausschuß der Deutschen Uhrmacherschule, der für diesen Zweck gemäß § 4 dieser Satzungen abzuändern ist. Er hat die Stiftung zu vertreten, das Stiftungsvermögen zu verwalten und alljährlich Rechnung zu legen. Für Prüfung und Richtigsprechung der Jahresrechnung gelten die Vorschriften der Sächsischen Städteordnung.

§ 2. Das Stiftungskapital kann jederzeit durch weitere Spenden durch den Verlag der Deutschen Uhrmacher-Zeitung oder auch von anderer Seite erhöht werden. Es ist mündelsicher anzulegen.

§ 3. Die Erträge der Stiftung sind zur Unterstützung von bedürftigen und würdigen deutschen Uhrmachern zu verwenden, welche die Absicht haben, eine höhere Uhrmacherschule in Deutschland zu besuchen, wobei im Regelfall die Deutsche Uhrmacherschule in Glashütte in Frage kommt.

§ 4. Über die bestimmungsgemäße Verwendung der Stiftungserträge hat der Stiftungsvorstand zu entscheiden, der aus dem Stiftungsausschuß der Deutschen Uhrmacherschule mit folgenden Abänderungen besteht: dem Vorstand der Jubiläums-Stiftung der Deutschen Uhrmacher-Zeitung sollen in jedem Fall der

Direktor der Deutschen Uhrmacherschule und ein Schriftleiter der Deutschen Uhrmacher-Zeitung angehören, auch wenn sie dem Stiftungsausschuß der Deutschen Uhrmacherschule nicht angehören. Mitglieder des Stiftungsausschusses der Deutschen Uhrmacherschule, welche Interessen einer anderen Fachzeitung als der Deutschen Uhrmacher-Zeitung vertreten oder welche Verbände vertreten, die an einer anderen Fachzeitung interessiert sind, scheiden aus bei der Bestimmung über Angelegenheiten der Jubiläums-Stiftung der Deutschen Uhrmacher-Zeitung.

Die Deutsche Uhrmacher-Zeitung hat ein Vorschlagsrecht für solche Uhrmacher, denen unter Beachtung dieser Satzungen Zuwendungen aus der Stiftung zu machen sind. Macht sie von ihrem Vorschlagsrecht keinen Gebrauch, so entscheidet der Stiftungsvorstand über die Auswahl von Personen unabhängig.

§ 5. Die Stiftung wird der Aufsicht des Sächsischen Wirtschaftsministeriums unterstellt und tritt am 1. April 1928 in Kraft.

Der Verlag der Deutschen Uhrmacher-Zeitung:
Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co.

Berlin, am 28. März 1928.

Anlässlich des Jubiläums der Deutschen Uhrmacherschule hat der Verlag der Deutschen Uhrmacher-Zeitung das Stiftungskapital um 500 RM auf 1500 RM erhöht, um hierdurch erneut zum Ausdruck zu bringen, wie sehr er sich mit allen Einrichtungen verbunden fühlt, die zur Förderung des Uhrgewerbes bestimmt sind. Er entbietet auch an dieser Stelle der Deutschen Uhrmacherschule in Glashütte die herzlichsten Glückwünsche zur Feier des ersten Halbjahrhunderts ihrer Tätigkeit, wobei er der Hoffnung Ausdruck gibt, daß ihr auch in Zukunft eine ebenso erfolgreiche Tätigkeit beschieden sein möge wie bisher.

Die Orientierung über See

Zu den Ozeanflügen

Der jüngst gelungene erste Ozeanflug in Richtung Ost-West hat wieder einmal die ungeheure Bedeutung der Navigation erkennen lassen, die zum Gelingen derartiger Unternehmungen fast ebensoviel beiträgt wie das Flugzeug selber. Vergewärtigen wir uns einmal die Hauptmöglichkeiten der Orientierung über der endlosen Wasserwüste. Jeder denkt zunächst an den allbekannten Kompaß. Aber dieser zeigt ja nur die Richtung an, in der man fliegt, nicht den augenblicklichen Standort. Ihn kann man zur Not einem „Besteck“ entnehmen, d. h. man trägt die zurückgelegte Strecke von Zeit zu Zeit in eine Karte ein; für ein Schiff ist das verhältnismäßig leicht, weil es nur wenig unter der „Versetzung“ durch Wasserströmungen leidet. Anders aber beim Flugzeug in der stürmisch und unregelmäßig bewegten Luft. Hier muß man von Zeit zu Zeit **R a u c h b o m b e n** abwerfen, die, auf der Wasserfläche ruhend, einmal durch die Richtung und Bewegung ihrer Rauchfahne den Wind anzeigen, andererseits aber durch Anwendung geeigneter Meßinstrumente (Entfernungsmesser usw.) zur schärferen Bestimmung der Windstärke und -richtung benutzt werden können. Bei der bekannten letzten Ozeanüberquerung durch den Zeppelin hat man diese Methode unter Benutzung zweckentsprechender Apparate (Luv-Winkelmesser, Kurs- und Geschwindigkeitssucher) vielfältig zur Anwendung gebracht. Im Flugzeug aber dürfte das nicht so leicht sein. Nun versagt aber der gute alte Magnetkompaß dann und wann, besonders bei Annäherung an die Polarzone. Nicht bloß, daß er nicht genau nach Norden zeigt und daher mit Hilfe einer Mißweisungstabelle von Ort zu Ort korrigiert werden muß; an vielen Stellen der Erde stören ihn in die Erdrinde eingelagerte magnetische Gesteine und wohl auch atmosphärische Einflüsse dermaßen, daß er ganz unbrauchbar wird, ganz abgesehen von den magnetischen Feldern, die von den elektrischen Strömen und magnetisch gewordenen Teilen des Flugzeuges selbst ausgehen, und die sich zur Not einigermaßen ausgleichen lassen. Dem gleichen Schicksal wie der

magnetische Kompaß unterliegt sein dynamischer (d. h. bewegter) Rivale, der Induktionskompaß. Dieser besteht aus einem senkrecht gestellten, leichten, eisenlosen Dynamoanker, der sich, irgendwie angetrieben, im Magnetfeld der Erde dreht und zwischen dessen Kommutatorbürsten dann keine Spannung auftritt, wenn die Bürstenverbindungsline in die Richtung des Magnetismus fällt. Einmal auf eine bestimmte Fahrtrichtung eingestellt, zeigt er am angeschlossenen Voltmeter die Spannung Null, wenn diese Richtung beibehalten wird. Angesichts dieser Schwierigkeiten denkt wohl mancher an den berühmten **K r e i s e l k o m p a ß**, dessen rotierende Masse sich der Erdachse möglichst parallel zu stellen sucht und daher nach dem wahren Norden zeigt; aber leider ist der Kreisel ein schweres und äußerst empfindliches, sehr kompliziertes Instrument, das außerdem Fahrzeugschwenkungen und Kurven sehr übelnimmt, so daß es gegen sie besonders kompensiert werden muß, was die Komplikation wiederum bedeutend erhöht. Schließlich kann auch eine gewöhnliche Uhr als Kompaß benutzt werden, indem man sie wagerecht hält und den Stundenzeiger (der aber Ortszeit zeigen muß!) nach der Sonne richtet (wenn diese die Freundlichkeit hat, sich zu zeigen); dann liegt Süden ungefähr in der Mitte zwischen ihm und der XII des Zifferblattes. Freilich ist diese Methode nur ein roher Notbehelf, der für Ozeanflüge höchstens einmal im Notfalle in Frage kommt, denn der Fehler einer solchen Peilung kann unter Umständen sehr erheblich werden. Ist aber die Sonne überhaupt zu sehen, und das ist ja die Hauptbedingung des eben geschilderten Verfahrens, dann kann man seine Zuflucht auch noch zu einem anderen uhrartigen Instrument nehmen, zum **S o n n e n k o m p a ß**, der seinerzeit durch Amundsens Nordpolflug weiteren Kreisen bekannt geworden ist. Näher können wir hier natürlich nicht auf diesen recht interessanten Apparat eingehen, der in Nr. 22, Jahrg. 1924 der Deutschen Uhrmacher-Zeitung beschrieben worden ist. Leider zeigt der