Deutsche Uhrmacher-Zeitung

Bezugspreis
für Deutschland bei offener Zustellung monatlich 1,75 RM, unter Streifband 2,10 RM. Für das Ausland unter Streifband, soweit keine Portoermäßigungen bestehen, Jahresbezugspreis 25,– RM in Landeswährung (6 U. S. A. $, 30 Schweizer Franken usw.).

Die Zeitung erscheint an jedem Sonnabend, Briefanschrift: Deutsche Uhrmacher-Zeitung, Berlin C 2, Breite Straße 8-9

Preise der Anzeigen
Raum von 1 mm Höhe und 47 mm Breite für Geschäfts- und vermischte Anzeigen 0,27 RM, für Stellen-Angebote und -Gesuche 0,17 RM. Die ganze Seite wird mit 255,– RM berechnet. (Die vorstehenden Preise ergeben sich aus: Grundpreis × Multiplikator 1,7 RM).

Postscheck-Konto Berlin 2581
Telegramm-Adresse: Uhrzeit Berlin
Fernsprecher: E 1 Berolina 5641

Uhren-, Edelmetall- und Schmuckwaren-Markt

Nr. 16, Jahrgang 53 ★ **Verlag: Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co., Berlin C 2** ★ **13. April 1929**

Alle Rechte für sämtliche Artikel und Abbildungen vorbehalten • Nachdruck verboten

Zeitmesser und anderes im Luftschiff „Graf Zeppelin"

Von Ingenieur Ph. Müller

„Wenn ich sehr reich wäre, würde ich mir ein Luftschiff anschaffen." So hörte ich eine prominente Persönlichkeit an Bord des Luftschiffs „Graf Zeppelin" sagen, als wir in geringer Höhe über die tief verschneiten Schweizer Berge dahinglitten. Bemerkenswert ist, daß dieser Mann ein Gegner des Luftschiffgedankens war, bis — ja bis er selber das Glück hatte, eine Fahrt im „Graf Zeppelin" mitzumachen und aus dem Saulus ein begeisterter Paulus wurde. — Doch, so hinreißend der Anblick auf das liebe Schweizerland aus den Kajüttenfenstern des in sonnendurchfluteter Luft schwimmenden silbernen Riesen ist, gemahnt uns doch die „im Fluge" verrinnende Zeit, uns als gewissenhafte Fachleute dem Innern des Schiffes zuzuwenden, um die an Bord befindlichen Uhren und technischen Zeitmeßanlagen zu besichtigen. Dabei werden wir vollkommene Gelegenheit haben, auch das Luftschiff recht eingehend zu betrachten. Im Aufenthalts- und Speiseraum der Fahrgäste, in dem wir uns augenblicklich befinden, ist gegenwärtig keine Uhr vorhanden. Wir sehen aber über der Tür zum Kabineneingang in der Mahagoniumrahmung eine runde Aussparung, in der noch bei der Hinfahrt nach Amerika eine schöne Uhr in goldenem Gehäuse (Stiftung einer Uhrenfabrik) angebracht war. Leider ist diese Uhr während des Aufenthalts in Amerika von einem eifrigen Andenkensammler mitgenommen worden. Der leere Platz harrt einer neuen Stiftung.

Wir gehen nun in den Navigationsraum und den Führerstand des Schiffes, welche geheiligten Räume wir ausnahmsweise mit freundlicher Erlaubnis des Luftschiffführers betreten dürfen, die sonst aber für Passagiere nicht zugänglich sind. Durch die vordere Kabinentür gelangen wir zunächst in einen kleinen Gang, der rechts, also Steuerbord, zur Küche und zur Außenpforte, Backbord an der stets hermetisch verschlossenen Funkkabine vorbei geradeaus durch eine zweite Tür in den Navigationsraum führt. Dieser sehr helle Raum, Steuerbord und Backbord mit breiten Fenstern ausgestattet, voraus durch große Öffnungen in der Zwischenwand den Ausblick in den Steuerraum und durch diesen hindurch in Fahrtrichtung freilassend, ist der eigentliche Aufenthaltsraum der Schiffsleitung, also des Schiffsführers und der Navigationsoffiziere. Steuerbord sehen wir die berühmte „lange Bank", auf der während der Amerikafahrt Dr. Eckener fast ununterbrochen verweilte und die Fahrt leitete. Heute ist die Bank und der schmale Tisch davor mit allerhand geheimnisvollen Instrumenten und Vorrichtungen bepackt, denn wir befinden uns auf einer der Versuchsfahrten, auf denen Ingenieure von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt umfangreiche Versuche im Luftschiff vornehmen. Am Fenster pumpt einer dieser Ingenieure mit Kraft und Ausdauer Luft in seine Druckflasche, um von Zeit zu Zeit mittels einer pneumatischen Fernleitung, an welcher alle im ganzen Schiff verteilten selbstschreibenden Meßgeräte angeschlossen sind, Zeitzeichen zu geben, also die Aufzeichnungen zu synchronisieren. Doch hier sind wir unversehens bei den technischen Zeitmeßeinrichtungen angelangt, auf die wir noch eingehender zurückkommen werden.

Zunächst interessieren uns die fest eingebauten Uhren, die der unmittelbaren Zeitanzeige dienen. Da sehen wir am gegenüberliegenden Fenster über dem Kartentisch eine Uhr mit Stoppeinrichtung, einen sogenannten Chronographen, in Autouhr-Größe und -Aufmachung angebracht. Es sei gleich voraus bemerkt, daß diese Uhr eigentlich die einzige genauer gehende Uhr im ganzen Luftschiff ist, also gewissermaßen die Stelle eines Seechronometers vertritt. Die Navigation des Luftschiffes über See weist gegenüber der Navigation eines Ozeanschiffes so große Eigenarten auf, daß ein Vergleich der Navigationsmittel nur bedingt möglich ist. Während auf einem Ozeanschiff die Navigation sozusagen auf lange Sicht betrieben werden kann, da Wind- und Stromversetzungen nur gering sind und das Schiff nach zeitlich weit auseinanderliegenden Ortsbestimmungen auf gleichbleibendem Kompaßkurs fahren kann, liegen die Verhältnisse bei der Luftschiffführung völlig anders. Hier können die fortwährend nach Richtung und

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id318541912-19290100/297