

Verkaufte Ware, für die Geld erlöst wurde, ist sofort zu bezahlen. Wird kein Geld erlöst, so ist die entstandene Forderung der Lieferantenfirma sofort zu übereignen. Davon braucht der Käufer zunächst nichts zu wissen. Zahlt er ganz oder teilweise, so ist dieses Geld sofort dem Lieferanten zuzustellen bzw. für ihn abzusondern. Nur so ist eine zuverlässige Deckung des Lieferanten möglich, da er sonst nur bei solchen Waren ein Zugriffsrecht hat, die noch am Lager vorhanden sind. Zuwiderhandlungen, durch welche sich der Uhrmacher einen unberechtigten Vorteil verschafft, sind strafbar.

Daß Wechsel laufen, während schon abbezahlt wird, hat nichts zu sagen, da diese Eigenakzepte doch nur eine bedingte Sicherheit für den Lieferanten sind, die ihn aber in die Lage setzt, mit seinen Zahlungen flüssig zu bleiben. Solange der Fabrikant mit Geld bespringen muß, um die Akzepte zu prolongieren bzw. einzulösen, gleicht sich das auf dem Konto wieder aus, indem das Verlängerungspapier um den gezahlten Betrag kleiner gestellt wird.

Man wird es dem Lieferanten nicht übelnehmen können, wenn er für solche Lieferungen, die niemals ganz ohne Risiko für ihn sind (unter anderem Diebstahl, Einbruch, Feuer) und deren Risiko er vielleicht mit gewissen Kosten versichert, einen kleinen Aufschlag rechnet.

Im ganzen sollten solche Geschäfte nur von Großhandlungen gemacht werden, deren Ehrenhaftigkeit über allen Zweifel erhaben ist, denn auch sie machen bei solcher Lösung auf Vertrauen Anspruch. Auf beiden Seiten gleich guter Wille vorausgesetzt, ist keine Gefahr. Andernfalls aber: Wo hätte ein Geseß keine Masche zum Durchschlüpfen, wenn man sie sucht?

Eine andere, großzügigere Art der Finanzierung, vielleicht durch eine auf unsere Bedürfnisse allein eingestellte „Uhrmacherbank“, ist insofern nicht diskutabel, weil sich fremdes Geld dafür nicht finden würde, und aus Uhrmacherkreisen eine Beteiligung an gemeinnützigen Unternehmen, die Übernahme eines Risikos, nicht zu erwarten ist. (I, 976)

Im Zeppelin über der Datumsgrenze

Auf der etwa 10500 km langen Strecke von Tokio bis San Diego passierte den Zeppelfahrern zum ersten Male etwas in der Luft, was schon unzählige Seefahrer der bisherigen Art auf der Oberfläche des Stillen Ozeans erlebt haben. Sie erhoben sich in der Frühe des 24. August, nachdem sie am Abend vorher ebenfalls am Sonnabend, dem 24. August, in ihre Kabinen gestiegen waren. Trotzdem es bekannt ist, daß die Welt rund ist und sich dreht, dürfte sich mancher, der diese Kunde zur Kenntnis nahm, gewundert haben bzw. wird ihm der Zusammenhang zwischen der Erddrehung und dieser Datumskuriosität nicht ganz klar gewesen sein. Diesem Übelstand soll mit den folgenden Zeilen abgeholfen werden.

Schon bei einer gewöhnlichen Luftfahrt von längerer Dauer stellen sich bekanntlich bei der Messung der Zeit allerlei Absonderlichkeiten ein, die unter Umständen nicht ohne praktische Folgen bleiben. Gehen doch die maßgeblichen Borduhren nach Greenwicher Zeit, wie überhaupt in der wissenschaftlichen Welt seit mehreren Jahren bloß noch nach dieser gerechnet wird. Das heißt: Diese Uhren zeigen alle 12 Uhr an, wenn die Sonne durch den Meridian der Greenwicher Sternwarte geht. Die sogenannte mitteleuropäische Zeit, nach der man bei uns rechnet, ist der Greenwicher Zeit bekanntlich genau um eine Stunde voraus, d. h. um 12 Uhr nach Greenwicher Zeit zeigen unsere Zeitmesser schon 13 Uhr. Da nun der Tag 24 Stunden und der Erdumfang 360 Längengrade hat, so bedeutet jede Entfernung vom Null- (Greenwicher)

Meridian um $\frac{360}{24}$ oder 15 Längengrade eine Stunde

Unterschied zwischen Greenwicher und Ortszeit; befindet sich der Luftschiffer westlich von Greenwich, so ist die Ortszeit um eine Stunde hinter dem Chronometer zurück und umgekehrt, denn die Sonne geht ja von Osten nach Westen, kommt somit an westlicher gelegene Plätze später als nach Greenwich. Da sich die Schiffswachen aber nach Ortszeit richten, weil man ja dann Mittag zu essen pflegt, wenn die Sonne am höchsten steht und außerdem bei Dunkelheit schläft, so begeben sich allerlei ungewöhnliche Dinge. Findet z. B. die Erdumkreisung auf dem 50. nördlichen Breitengrade mit einer Stunden-geschwindigkeit von 120 km in der Richtung Ost – West statt, so würde die gesamte Umkreisung $\frac{40000 \cdot \cos 50^\circ}{120}$

= 214 wirkliche Stunden dauern, weil der Äquatorumfang 40000 km beträgt und $\cos 50^\circ = 0,64$ ist. 214 Stunden sind aber 8,917 Tage, während die Luftfahrer in Wirklichkeit bloß 7,917 mal Tag bzw. Nacht gehabt haben, da sie der Sonne sozusagen weggelaufen sind. Ihr Tag hat

somit $\frac{8,917}{7,917} \cdot 24 = 27$ Chronometerstunden gedauert, und

die übliche vierstündige Bordwache 4 Stunden und 30 Minuten. Bei der Rückfahrt wäre es umgekehrt. Je höher der Breitenkreis liegt, auf dem man fährt, desto deutlicher würden diese Verschiebungen bemerkbar werden, weil ja diese Kreise nach dem Pole zu immer kürzer werden. An ihm selbst hört jeder Zeitbegriff auf, und jede beliebige Richtung muß als Süden bezeichnet werden; der Mathematiker nennt so etwas einen singulären Punkt.

Allgemein gilt, daß die Stunde, nach Ortszeit gemessen, um rund $\frac{v}{27,8 \cdot \cos \varphi}$ Minuten länger

ist als die Zeitangabe des Chronometers, falls v die ost – westliche Stunden-geschwindigkeit in Kilometern und φ der Breiten-grad ist.

Zu all diesen Eigentümlichkeiten gesellt sich nun bei der Überfliegung des Stillen Ozeans noch die Absonderlichkeit des Datumssprunges. Die Sache wird sofort klar durch Betrachtung der Abb. 1, die die von „oben“, d. h. von Norden gesehene Erdkugel vorstellt. Da die Sonne als tief unten stehend gedacht wird, so hat die oben liegende Erdhälfte Nacht und die untere Tag. M ist diejenige Stelle, wo die Ortszeit auf Mitternacht steht, wo also herkömmlicherweise das Datum springt. Ein bei A befindlicher Erdbewohner hat also z. B. noch den 24. August, während sein Genosse in B schon durch Mitternacht hindurch ist, also folgerichtig den 25. August

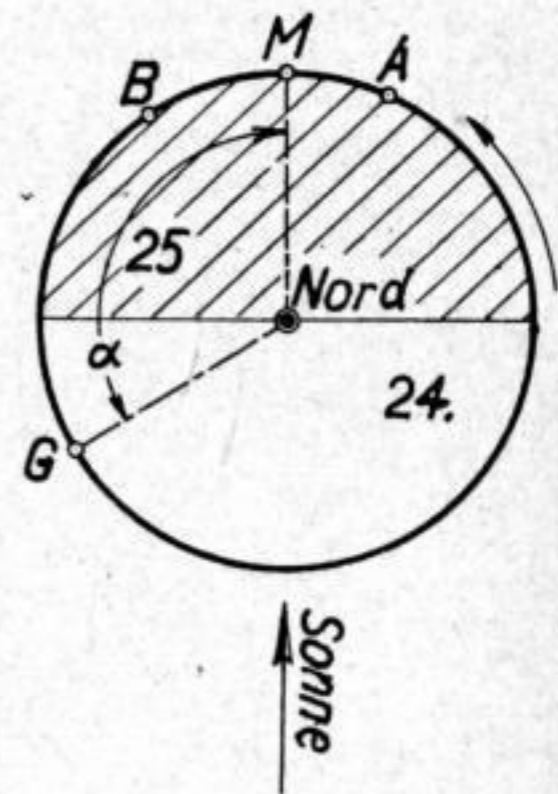


Abb. 1