

28. August 1934 bis zum 12. Oktober 1934 eine neue Prüfung unter den gleichen Umständen durchgeführt. Es zeigte sich, daß der verzögernde Gang während der ganzen Prüfung anhielt und daß auch keine so großen Fehler wie bei der Prüfung 1 mehr vorkamen. Zu erwähnen ist noch, daß die Uhr zwischen Prüfung 1 u. 2 im Gang blieb, wenn auch nicht beobachtet wurde. Es scheint fast, als ob im Laufe der Zeit kleine Unregelmäßigkeiten erst abgearbeitet worden sind. Auch die Elastizität der Spirale hat wohl eine kleine Änderung erfahren, da der Gang immerhin von 5,9 Sekunden/Tag (letzter Teil der Prüfung 1) auf 7,7 Sekunden/Tag geändert wurde.

Prüfung 3: In der Zwischenzeit war der thermische Prüfungsschrank fertig geworden, bei dem durch einen Thermostaten die Temperatur genau konstant gehalten wird. Die Prüfungstemperatur war 25°. Es blieb der verzögernde Gang, er stieg aber auf 11,8 Sekunden im Tag.

Prüfung 4: Bei dieser Prüfung vom 22. Juni bis 9. Juli 1934 waren die gleichen Umstände wie bei Prüfung 3 vorhanden, jedoch betrug die Temperatur 30°. Der Gang ergab sich zu 20,8 Sekunden im Tag.

Prüfung 5: Sie wurde durchgeführt vom 9. Juli bis 16. Juli. Nunmehr ergab sich ein Gang von 28,6 Sekunden im Tag.

Die drei letzten Prüfungen sind untereinander vergleichbar. Sie zeigen eine gute lineare Abhängigkeit des Ganges von der Temperatur, und zwar ist annähernd

$$g = g_{25} + 1,7 (t - 25).$$

Nunmehr wurde versucht, den verzögernden Gang zu korrigieren, was aber nicht gelang. Daraufhin wurden drei neue Prüfungen bei verschiedenen Temperaturen vorgenommen. Aus diesen Prüfungen 6, 7 u. 8 ergab sich die Abhängigkeit des Ganges von der Temperatur durch folgende Beziehung:

$$g = g_{20} + 1,4 (t - 20).$$

Der frühere Gang der Uhr ist also geblieben, abgesehen von einer kleinen Änderung, die wahrscheinlich durch den Versuch der Regulierung verursacht wurde.

Vergleicht man die mittleren Stand- und Gangfehler der Electora-Uhr mit den Mittelwerten der elektrischen und Federuhren (siehe Schriftenreihe der Gesellschaft für Zeitmeßkunde und Uhrentechnik, 4. Band, S. 189), so ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

Electora	Elektr. Uhren	Federuhren
$m = 0,05$ Min.	0,07 Min.	0,27 Min.
$m_g = 0,004$ Min.	0,004 Min.	0,016 Min.

Man sieht daraus, daß die Fehler der Electora wesentlich kleiner als jene der Federuhren und sogar noch etwas kleiner als jene der elektrischen Uhren sind. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die früher geprüften Uhren



Die Eisenbahnreklame in unserem Dienst!

Die prächtigen Bilder, die das Verkehrsamt der Deutschen Reichsbahn herausgibt und die durch Vermittlung der Reisebüros oder Reichsbahn selbst erhältlich sind, lassen sich vorzüglich für die Ausgestaltung unserer Schaufenster verwenden. Gibt es wohl einen besseren Blickfang als ein solches Bild des „Schönen Deutschland“, wenn es gilt, die Reiselust zu wecken?



Aber gleich hinter der Frage: „Reisen Sie?“ steht unser Bestreben, dem Reiselustigen eine Reiseuhr zu verkaufen. Kleine Schilder müssen ihn darauf hinweisen, daß er damit unabhängig wird vom Hotelpersonal, daß er nie zu spät kommt usw.

Die große Fahrplanseite bringt die Verbindung zum Reisen noch enger zustande.

Und mitten im Bild fast, aber sehr auffällig, stehen auf den kleinen Tischchen die zierlichen Reiseuhren aufgebaut. Sollte das nicht zum Nachahmen verleiten? (W/428)

P. P. Wrede.

Pendeluhrn waren, während die Electora keine Pendel, sondern eine Unruh verwendet. (I/673) Prof. Schlöger.

Für Dich hab' ich was mit gebracht!



Das ist die Schlagzeile eines Plakates, das demnächst auf der Deutschen Reichsbahn viele Menschen daran erinnert, daß die Uhr das schönste Geschenk ist. Aber das Plakat sagt noch mehr, nämlich, daß man die Uhr im Fachgeschäft kaufen soll. — Immer wieder wechseln die Reisenden, so

daß im Verlauf des ersten Jahres, für das der Abschluß geläufig ist, ein riesiger Kreis erfaßt ist. Die Reklame in den 2500 Wagen dritter Klasse hat dadurch an Werbewert gewonnen, weil der Verkehr durch die Festtags-

rückfahrkarten und Urlaubskarten und vor allem durch die „Kraft durch Freude“-Fahrten stark gestiegen ist.

Und welcher Ort wäre wohl geeigneter, für gute Uhren zu werben, als die Verkehrsunternehmungen, bei denen es auf Pünktlichkeit ankommt?

Es werden nur die D-Zug-Wagen berücksichtigt, weil die Fahrgäste der Personenzüge meist nur Kurzstreckenfahrer sind. Die dritte Wagenklasse hat aber sechsmal soviel Fahrgäste wie die zweite, bei der also die Erfolgsaussichten nicht so groß wären. Für die Mittelabteile wurden Plakate geschaffen und für die Endabteile Ab-