

**Universitätsbibliothek Johann Christian Senckenberg
Frankfurt am Main**

Titel :	Schram, Robert : Adria-Zeit
Beilagen :	
Erscheinungsort:	Wien
Seitenzahl :	16 S.
Erscheinungsjahr:	1889
Format :	14 x 19 cm
Jahrgang :	
Signatur d. Orig. :	K 13/967
Masterfiche :	MP 21201 a
Duplikat :	MP 21202
Aufnahme-Faktor:	24
mikroverfilmt am :	21.10.2008
durch :	ALPHA COM Sachsen

Adria-Beit.

Von

Dr. Robert Schram.

Separatabdruck aus der „Neuen Freien Presse“.

Wien 1889.

Im Selbstverlage des Verfassers.

Druckerei der „Neuen Freien Presse“; Ch. Reiser.

K 131967

5312598x1

Stadt- u. Univ.-Bibl.
Frankfurt/Main

I.

Unser Jahrhundert bietet eigenthümliche Gegensätze dar. Während einestheils die Menschheit bestrebt ist, sich immer mehr nach Nationen und Nationchen in eng abgeschlossene Gruppen zu sondern und zwischen denselben Scheidemauern aufzurichten, fühlt sie andertheils in früher ungefanntem Maße das Bedürfnis nach Gemeinsamkeit in Allem, was sich auf Handel und Wandel, auf Industrie und Technik bezieht. Es ist gleichsam der alte Gegensatz, der in unseren gelehrten Gesellschaften durch die Trennung in eine historisch-philosophische und eine mathematisch-naturwissenschaftliche Classe sich ausdrückt, hinausgetragen in das Leben der Menschheit; nationale Absonderungselüste auf historischer und sprachlicher Basis treten nur zu oft dem gewaltigen Vereinlichungsdrange auf naturwissenschaftlichem und technischem Gebiete entgegen, und auch die Frage der einheitlichen Zeitählung, der die folgenden Zeilen gewidmet sind, wäre ihrer Lösung längst weit näher gerückt, wenn nicht auch hier nationale Eifersüchteleien im Spiele gewesen wären, welche eine allgemeine Einigung erschweren und zum Theile noch erschweren. Trotzdem hat sich die Idee einheitlicher Zeitählung unaufhaltsam ihren Weg gebahnt und in erstaunlich kurzer Zeit ein so großes Stück der Erde sich erobert, daß heute bereits in den Vereinigten Staaten, in Canada, England, Schweden und Japan nur noch eine Minute und Secunde gilt und nur die Stundenzahlen Unterschiede aufweisen.

Diesem System auch in Mittel-Europa zum Durchbruche zu verhelfen, schickt Oesterreich-Ungarn sich soeben an, denn unlängst lasen wir in der Eisenbahn-Zeitung einen Erlaß des Handelsministers an die österreichischen Bahnen, in dem es heißt: „In Würdigung der Vortheile, welche die Vereinfachung der jetzt vielfältig differirenden Zeitbestimmung im Eisenbahnverkehr innerhalb möglichst großer Ländercomplexe bietet, und in der Erkenntniß, daß zur Erreichung dieses wichtigen Zweckes namentlich das Stunden-

zonen-System geeignet ist, vorausgesetzt, daß alle in eine Stundenzone fallenden Staatsgebiete dasselbe acceptiren, wobei es sich empfehlen dürfte, für die einzelnen Stundenzonen die Reihenfolge derselben markirende, etwa nach den Vorschlägen des Dr. Robert Schram auf allgemein bekannte geographische Elemente zurückgeführte gemeinschaftliche Bezeichnungen zu wählen, nehme ich keinen Anstand, dem Beschlusse der gemeinsamen Directoren-Conferenz wegen Einführung des Stundenzonen-Systems für den Eisenbahnverkehr meine principielle Zustimmung zu ertheilen."

Aber nicht für Oesterreich-Ungarn allein wird die Reform geplant, sondern es soll gleichzeitig an die Nachbarstaaten die Einladung ergehen, ihre Zeitählung in gleicher Weise zu reformiren, worüber sich der Erlaß folgendermaßen ausspricht: „Der praktische Werth der neuen Zeitbestimmung hängt zunächst davon ab, daß vor Allem jene mit dem Hauptbestande ihres Gebietes in die zweite Stundenzone (nach Dr. Schram Adria-Zeit) fallenden Staaten, mit welchen die österreichisch-ungarische Monarchie internationale Eisenbahnanschlüsse unterhält, d. i. das deutsche Reich, die Schweiz, Italien und Serbien, dieselbe übereinstimmend annehmen. Es ergibt sich sohin in erster Linie die Nothwendigkeit, den Antrag auf Einführung des Zeitzonen-Systems im Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zur Verhandlung zu bringen. Von dem Gange dieser Verhandlungen wird es abhängig sein, ob die Bestrebungen der Directoren-Conferenz nicht auch durch Einleitung diplomatischer Schritte bei den Regierungen der Nachbarstaaten unterstützt werden sollen."

Es ist somit die Idee einer Zeitreform an einem bedeutsamen Wendepunkte angekommen, und es dürfte unter diesen Umständen nicht ohne Interesse sein, einen flüchtigen Blick auf die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte dieser jüngsten aller Unifications-Bestrebungen zu werfen und zugleich die Vortheile des vorgeschlagenen Systems nochmals zu betrachten. Es ist wol in der Natur des Zeitmaßes selbst begründet, daß das Streben nach Einheitlichkeit sich bei demselben viel später geltend machte, als dies etwa bei den Maß- und Gewichtseinheiten der Fall war; denn so lange der Verkehr zwischen weit entlegenen Orten nur ein lang-

samer, die Genauigkeit der Zeitbestimmung selbst nur eine mäßige war, genügte die auf den jeweiligen Stand der Sonne basirte Ortszeit vollkommen, und wenn es auch theoretisch bekannt war, daß ein und derselbe absolute Zeitmoment an jedem Orte durch eine andere Stunden- und Minutenzahl bezeichnet wurde, so machte sich doch dieser Umstand praktisch nicht fühlbar. Ganz anders wurde dies, als Eisenbahnen und Telegraphen weit entfernte Orte unter einander in rasche Verbindung brachten und es nur noch weniger Stunden bedurfte, um Strecken zurückzulegen, welche früher mehrere Tagereisen in Anspruch genommen hatten. Jetzt erwies sich die von Ort zu Ort wechselnde Localzeit gar bald als für den Verkehr der Eisenbahnen völlig ungeeignet, und man fühlte sich benüthigt, zu einer wenigstens partiellen Zeitvereinheitlichung zu schreiten, indem man für den Bahnverkehr eines jeden Landes die Zeit der Hauptstadt oder sonst eines geeigneten Punktes als für das ganze Land gültige „Eisenbahnzeit" erklärte. Dieses System, welches noch jetzt in Europa herrscht, ist natürlich für den Bahnverkehr der Ortszeit weit vorzuziehen, aber es brachte doch zwei wesentliche Uebelstände mit sich. Einerseits hatte man sich nicht entschließen können, die Eisenbahnzeit als die für alle Zwecke des bürgerlichen Lebens gültige Zeit zu erklären und die veraltete Ortszeit einfach über Bord zu werfen, so daß jetzt überall zweierlei Zeit benützt werden muß, Ortszeit und Bahnzeit, was nur lästige Reductionen und Verwirrungen hervorrufft; andererseits besitzt Europa eine ansehnliche Zahl von Hauptstädten, und wir erhielten in Folge dessen auch eine recht stattliche Reihe verschiedener Eisenbahnzeiten. Da man überdies bei der seinerzeitigen Gründung dieser Hauptstädte nicht daran gedacht hatte, sie wenigstens hübsch symmetrisch, etwa in Abständen von je zehn Minuten Zeitdifferenz anzulegen, so entstand der weitere Nachtheil, daß sich unsere gegenwärtigen vielen Eisenbahnzeiten um die aller verschiedensten, schwer zu merkenden Minutenzahlen von einander unterscheiden.

Um das Unhaltbare unserer gegenwärtigen Eisenbahnzeiten recht hervortreten zu lassen, genügt es, nachzusehen, was ein Reisender auf einer nur etwas längeren Strecke,

etwa auf derjenigen von Odessa nach Paris, mit seiner Taschenuhr unternehmen muß, damit ihm dieselbe immer die Zeit des jeweiligen Fahrplanes zeige, dessen Angaben zu verstehen ihm ja wegen der Aufenthalte auf den Zwischenstationen, wegen der Anschlüsse u. s. w. von Wichtigkeit sein muß. Zunächst muß er beim Einsteigen in Odessa seine nach Ortszeit gehende Uhr um eine Minute zurückstellen, um auf russische Eisenbahnzeit, also Petersburger Zeit, überzugehen; an der österreichischen Grenze, bei Podwoloczyska, muß er dieselbe um fünfundvierzig und in Krakau um weitere neunzehn Minuten zurückrüken, um zuerst Pester Zeit, dann Prager Zeit zu haben; so gelangt er bis Salzburg, wo ein weiteres Zurückstellen der Uhr um elf Minuten dieselbe auf Münchener Zeit bringt. Aber schon in Ulm nügt ihm diese nichts mehr, und er muß den Zeiger wieder um zehn Minuten zurückschieben, da nun Stuttgarter Zeit gilt, allerdings bloß bis Mühlacker, von wo an die Uhr, um weitere drei Minuten zurückgestellt, bis Kehl Karlsruher Zeit zeigen muß. In Kehl fängt aber das Elend erst recht an, denn die Fahrpläne von Elsaß-Lothringen sind, wie diejenigen Norddeutschlands, merkwürdigerweise auf Ortszeit basirt; der Reisende muß also nach je zwanzig bis dreißig Kilometer Fahrt eine Correction von einer Minute vornehmen; nachdem er dies sorgfältig gethan und auf der Strecke von Kehl bis Avricourt seine Uhr dreimal um je eine Minute zurückgestellt, braucht er dieselbe nur noch in Avricourt um dreiundzwanzig Minuten zurückzurichten, um auf französische Eisenbahnzeit überzugehen, worauf er ohne weiteres Corrigiren bis nach Paris gelangt; dort aber darf er beim Aussteigen nicht vergessen, die Uhr wieder um fünf Minuten vorzurücken, wenn er mit den Stadtuhren stimmen will. Wer zu viel Pietät für seinen Chronometer besitzt, um ihn einer so barbarischen Behandlung zu unterwerfen, der muß immer die jeweiligen Umrechnungen vornehmen und hat somit Gelegenheit, sich auf der Reise einer recht gründlichen Uebung in arithmetischen Operationen zu unterziehen, wenn er die Angaben des Coursbuches auch nur theilweise verstehen will.

Dieser gegenwärtige Zustand scheint das Aeußerste an Zeitverwirrung zu leisten, und man kann sich kaum vor-

stellen, wie es denn noch ärger sein könnte; in den Vereinigten Staaten war es aber in der That vor einigen Jahren noch ärger, dort hatte gar jede einzelne Eisenbahnverwaltung ihre eigene Bahnzeit, so daß es einmal sogar fünfundsiebzig verschiedene Eisenbahnzeiten gab, neben denen natürlich noch jeder Ort seine eigene Ortszeit hatte — ein Zustand, der schließlich so unerträglich wurde, daß man sich mit Nothwendigkeit gedrängt fühlte, auf Abhilfe zu sinnen. Diese wurde aber auch gleich in großartigem Maßstabe erdacht, und von Amerika ging die Idee einer Zeitreform aus, welche nicht nur die Uebelstände amerikanischer Eisenbahnzeiten beseitigen sollte, sondern welche sich sofort als eine für die ganze Erde anwendbare erwies. Sanford Fleming, der Erbauer der Interoceania Railway und nachmalige Chef-Ingenieur der Canadischen Pacificbahn, hatte bereits im Winter 1878/79 dem Canadischen Institute in Toronto zwei Aufsätze vorgelegt, in denen die Theilung der Erde in vierundzwanzig Stundenzonen und die Annahme der Zeit einer dieser Zonen als gemeinsame Weltzeit vorgeschlagen wurde. Diese Vorschläge wurden in den folgenden Jahren in einer großen Zahl gelehrter Gesellschaften sowol in Amerika als in Europa discutirt, und es befaßte sich auf Anregung des Senates der Stadt Hamburg auch die im Jahre 1883 in Rom versammelte Conferenz der europäischen Gradmessung mit denselben. Diese wählte als Ausgangspunkt der Längenzählung den ohnehin schon seit langer Zeit von etwa neun Zehnteln aller Seefahrer benützten Greenwicher Meridian und schlug gleichzeitig die Zeit dieses Meridians als für wissenschaftliche Zwecke allgemein gültige Weltzeit vor, deren Stunden von 0 bis 24 gezählt werden sollten. Die im Jahre 1884 auf Einladung der Vereinigten Staaten in Washington versammelte Special-Conferenz sanctionirte der Hauptsache nach die römischen Beschlüsse, doch wurde auch hier die Weltzeit nur „für alle Zwecke, für welche dies geeignet erscheinen möchte“, empfohlen, während die Frage der Erzeugung der Ortszeit nicht berührt wurde. Ueberhaupt wurde auf allen diesen Versammlungen immer nur die wissenschaftliche Seite der Frage ins Auge gefaßt und viel darüber debattirt, ob der Tag mit Mittag oder mit Mitternacht beginnen solle, ob die Astronomen auch die neue Zählung annehmen könnten,

ob es nicht besser wäre, den Tag decimal zu theilen, und schließlich, welches Datum für eine Aenderung das geeignetste wäre.

Die praktischen Amerikaner, deren Eisenbahnzeiten unterdessen nicht weniger geworden waren, konnten aber nicht abwarten, bis die Gelehrten, von denen einige allen Ernstes das Jahr 1900 als einen sehr geeigneten Zeitpunkt zur Einführung der neuen Zeitählung bezeichnet hatten, sich die Sache gründlich überlegten; sie zogen vor, die Annehmlichkeiten einer geordneten Zeitählung noch bei Lebzeiten zu genießen, und auf Anregung W. F. Allen's, des Secretary Railway Time Conventions und Herausgebers des Official Railway Guide, der mit rastloser Energie und bewunderungswürdiger Ausdauer diese Reform verfolgte, beschloffen am 18. October 1883 die Verwaltungen fast aller Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und Canadas, auf ihren sämtlichen Linien am 18. November desselben Jahres neue Fahrpläne ins Leben treten zu lassen, denen nur fünf von einander um je eine Stunde unterschiedene Zeiten zu Grunde gelegt werden sollten. Hierbei wurde als Ausgangspunkt Greenwich angenommen, und die fünf Zeiten sollten sich genau um vier, fünf, sechs, sieben und acht Stunden von der Greenwicher Zeit unterscheiden und auf Allen's Vorschlag als Intercolonial, Eastern, Central, Mountain und Pacific Time bezeichnet werden, da Fleming's Methode, die 24 Zonen nach den Buchstaben des Alphabets zu benennen, als zu wissenschaftlich und für das große Publicum nicht passend befunden wurde.

Dieser mit so großem Aufwande von Energie und Willenskraft ins Leben gerufene Beschluß wurde auch mit vollendeter Präcision an dem bezeichneten Tage zur Ausführung gebracht; ja noch mehr, während des einen Monats, der zwischen dem Beschlusse und seiner Ausführung lag, einigten sich die communalen Vertretungen einer großen Zahl von Städten, darunter Boston, Newyork, Baltimore und Philadelphia, dahin, die neue Zeit an demselben 18. November auch sofort als für die Stadt giltige Zeit anzunehmen. Bald folgten die noch fehlenden Eisenbahn-Compagnien dem Beispiele, und eine Stadt nach der andern verließ ihre Ortszeit, um nur noch Eine Zeit, die entsprechende Zonenzeit, sowol für den

Eisenbahnverkehr als auch für alle anderen Zwecke zu verwenden, und gegenwärtig zeigen sämtliche Uhren der Union und Canadas dieselbe Minute und Secunde wie die Greenwicher, und nur die Stundenzahlen sind nach der Lage verschieden. Es ist bei diesem Systeme die Reduction einer bestimmten Zeit auf irgend eine andere mit der größten Leichtigkeit ausführbar; man hat in den Uebergangs-Stationen, als welche durchgehends Endpunkte von Bahnen gewählt sind, immer nur eine Reduction von rund einer Stunde anzubringen, und überdies braucht das Publicum beim Uebergange von der Ortszeit zur Zonenzeit seine gewohnten Bezeichnungen in nichts zu ändern, da die neue Zeit sich nur am äußersten Rande jeder Zone um etwas mehr als eine halbe Stunde von der alten Ortszeit unterscheidet; ein Zustand, der nichts allzu Ungewohntes bietet, denn wie manche Dorf-Uhr dürfte bereits lange vor Einführung des Zonenystems hin und wieder um eine halbe Stunde von der Ortszeit abgewichen sein, umso mehr, als es ja selbst in größeren Städten zuweilen vorkommen soll, daß nicht alle Kirchturm-Uhren völlig übereinstimmen. Doch solche unbewusste Abweichungen scheinen den Vertheidigern der Ortszeit ganz belanglos; handelt es sich aber um eine absichtliche Verschiebung dieser letzteren, und wäre es auch nur eine solche von fünf Minuten, dann wird diese Abweichung mit den düstersten Farben als eine kaum erträgliche Calamität geschildert, und es wird die Zeitgleichung und weiß Gott was sonst noch Alles herbeigezogen, um die Schrecken dieses Zustandes recht lebhaft auszumalen. Solchen hartnäckigen Vertheidigern der ja doch niemals existirenden Ortszeit hat W. F. Allen sehr gut geantwortet, indem er in einer zu St. Louis gehaltenen Rede sagte: „Erst die Eisenbahnen erziehen das Volk dazu, richtige Zeit zu schätzen und zu erhalten, und wenn heute St. Louis für einen ganzen Monat plötzlich von allen Eisenbahn- und Telegraphen-Verbindungen abgeschnitten und gleichzeitig in der ersten Nacht sämtliche öffentliche und private Uhren der Stadt heimlich um eine halbe Stunde vor- oder zurückgerückt würden, so wage ich zu behaupten, daß unter tausend Personen nicht Eine während des ganzen Monats die Entdeckung machen würde, daß überhaupt eine Veränderung vorgegangen.“

II.

Während in Amerika mit erstaunlicher Raschheit ein praktisches Zeitzählungssystem eingeführt wurde, welches bald darauf auch das Kaiserthum Japan acceptirte, hatten die Beschlüsse der römischen und Washingtoner Conferenz in Europa eine ziemlich kühle Aufnahme gefunden, und indem man sich einestheils um den Tagesbeginn mit Mittag oder Witternacht stritt, fuhr man andertheils fort, die Sache nur von der wissenschaftlichen Seite zu betrachten, und stellte die Einführung einer Weltzeit ins praktische Leben als völlige Unmöglichkeit dar; eine Anschauung, gegen welche sich blos in Oesterreich eine gewichtige Stimme erhob, indem hier Oppolzer, der berühmte, leider der Wissenschaft zu früh entrissene Astronom, mit beredten Worten für die Einführung der Weltzeit ins bürgerliche Leben eintrat. In mehreren Broschüren und Vorträgen verfocht er diese Idee, und auch ich hatte Gelegenheit, in einigen Vorträgen und Zeitungsartikeln für dieselbe zu wirken. Leider konnte man sich nicht lange einer Täuschung darüber hingeben, daß eine directe Einführung der Weltzeit, welche an vielen Orten Aenderungen von mehreren Stunden bedingt hätte, kaum Aussicht auf baldige Verwirklichung habe, indem ihr zu sehr die Macht der Gewohnheit entgegenstand. Unter diesen Umständen machte ich in der Wiener Zeitung vom 8. und 9. Juni 1886 den Vermittlungsvorschlag, man möge sich an das amerikanische Stundenzonen-System halten, welches sich bereits so glänzend bewährt, und möge mindestens für die Eisenbahnen Oesterreichs die Zeit des 15 Grad östlich von Greenwich gelegenen Meridians einführen, da dies nur eine Aenderung von zwei Minuten bedinge und das gegebene Beispiel gewiß Nachahmung finden werde. Der Erfolg dieses Vorschlages ließ lange auf sich warten, trat aber schließlich in ganz unverhofftem Maße zu Tage, indem im Herbst 1888 der Directions-Präsident der Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Julius v. Ludwig, in der gemeinsamen

Directoren-Conferenz den Antrag einbrachte, die Zeit des 15 Grad östlich von Greenwich gelegenen Meridians als gemeinsame österreichisch-ungarische Eisenbahnzeit einzuführen und eventuell deren Annahme auch im Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen vorzuschlagen. Dieser Antrag, dessen Motivirung zum größten Theile wörtlich meinem vorerwähnten Aufsatze entnommen war, wurde von der Directoren-Conferenz einstimmig angenommen und dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt. Damit schien der Moment gekommen, auch an einen passenden Namen für die zu erwartende neue Zeit zu denken, da die Bezeichnungen, welche Allen für die 24 Zonen vorgeschlagen hatte, keine genügende Uebersichtlichkeit gewähren. Denn es ist ja eben einer der wesentlichsten Vortheile des Stundenzonen-Systems, daß die Reduction der Zeit einer jeden Zone auf diejenige einer andern Zone und in erster Linie auf diejenige der Ausgangs- oder Nullzone eine äußerst leichte ist, indem man nur eine ganze Zahl von Stunden zu addiren oder zu subtrahiren hat; dazu muß man aber wissen, um wie viel Stunden die betreffende Zone von der Greenwicher entfernt ist, und das sieht man einem Worte wie „Central Asian Time“ gewiß nicht an; das hätte nur Fleming's Buchstaben-Bezeichnung gezeigt, da eben jeder Buchstabe nach seiner Stellung im Alphabet einen bestimmten Zahlenwerth repräsentirt. Fleming's Bezeichnungsweise war aber schon bei der Einführung der Zeitzonen in Amerika als ungeeignet für den Gebrauch des großen Publicums erkannt worden; da somit jedes der beiden Bezeichnungssysteme seine eigenthümlichen Vorzüge hatte, machte ich in der Wiener Zeitung vom 14. und 15. December 1888 den Vorschlag, die beiden Systeme mit einander zu verschmelzen und jede Zone, zwar wie Allen es thut, nach einem in ihr gelegenen geographischen Punkte zu benennen, gleichzeitig aber diesen Punkt so zu wählen, daß die Namen der von West nach Ost aufeinanderfolgenden Zonen mit den aufeinanderfolgenden Buchstaben des lateinischen Alphabetes, in seiner älteren Form, in der es aus den 23 Buchstaben A B C D E F G H I K L M N O P Q R S T V X Y Z bestand, beginnen. Der Anfangsbuchstabe sagt dann unmittelbar aus, um wie viel Stunden die Zeit der betreffenden Zone der Nullzone voraus sei, und diese

101
lettere selbst, die Greenwicher Zeit, wäre mit den unlateinischen Buchstaben U oder W zu bezeichnen und behielte die Namen, die schon jetzt für sie im Gebrauche sind, „Universalzeit“ oder „Weltzeit“. Der Name unserer neuen Zonenzeit, die der Weltzeit um eine Stunde voraus ist, müßte demnach mit A beginnen, und es läßt sich wol kaum in dieser Zone ein dieser Bedingung entsprechender Punkt finden, der sich an Bedeutung mit der Adria messen könnte. Ich schlug somit für diese Zeit den Namen „Adria-Zeit“ vor, für die nächste Zone „Bosporus*-Zeit“, dann Kaukasus, Darja (Amu-Darja), Elephanta (Insel bei Bombay), Sakir, Gobi (Wüste), Hoang (Hoang-Ho, gelber Fluß), Japan, Kuril, Ponal (Inseln), Medium (Mittelzone), Nunivak, Otahaiti, Pitcairn (Inseln), Quadra (Insel Quadra Vancouver), Rocky (Rocky Mountains), Superior (Lake Superior), Tolima (Berg), Vincent (Insel), Kingu (Fluß), Young (Bay in Grönland) und Zighinchor-Zeit (Niederlassung in Senegambien) vor, Namen, welche natürlich keinen Anspruch machten, als definitive zu gelten, sondern welche nur zeigen sollten, daß es nicht allzu schwer sei, in jeder Zone einen hervorragenden geographischen Punkt zu finden, welcher mit dem Buchstaben der Zone beginnt. Der Erfolg dieses Vorschlages war ein viel rascherer, als der des ersten, denn schon im April 1889 erschien in Loewen eine Broschüre**) des dortigen Universitäts-Professors Ernest Pasquier, in welcher derselbe in geistvoller Weise und mit überzeugenden Gründen für die Einführung des Stundenzonen-Systems in Belgien eintritt, und dieser Broschüre ist eine Karte angehängt, welche die Vertheilung der nach obigem Vorschlage benannten Stundenzonen über die ganze Erde übersichtlich darstellt, während in der Juli-Ausgabe des Newyorker Official Railway Guide Allen den Vorschlag sehr sympathisch bespricht, so daß eine eventuelle Anpassung der Namen der amerikanischen Zeitzonen an dieses System wol gehofft werden kann. Was speciell den Namen

*) Hiefür finde ich in einer Notiz der „Neuen Freien Presse“ vom 22. September 1889 von mir unbekannter Seite den Namen „Balkan-Zeit“ gebraucht, der kürzer und daher praktischer ist.

**) De l'Unification des Heures dans le Service des Chemins de fer par Ernest Pasquier. Louvain, Peeters-Ruelens.

„Adria-Zeit“ anbelangt, so schien er sehr bald Anklang zu finden; denn immer häufiger wurde in gelegentlichen Zeitungsnotizen dieser Name erwähnt, und gegenwärtig können wir mit besonderer Befriedigung constatiren, daß im weiteren Verlaufe des zu Anfang dieses Aufsages citirten Erlasses consequent der Name „Adria-Zeit“ gebraucht wird, so daß dieser Name wol als officiell für die Bezeichnung unserer Zeitzone angenommen erscheint.

Die Aussichten für die baldige Durchführung des Stundenzonen-Systems in Europa scheinen im gegenwärtigen Momente in jeder Hinsicht sehr günstige zu sein, wie uns ein Blick auf die einzelnen Zonen zeigt, welche natürlich nicht nach den sie theoretisch begrenzenden Meridianen, sondern nur nach Landesgrenzen getrennt werden können.

In der Nullzone, der Zone der „Weltzeit“, welcher England, Frankreich, Belgien, die Niederlande, Spanien und Portugal anzugehören hätten, ist zunächst in England die Greenwicher Zeit bereits seit 1848 nicht nur für den Eisenbahnverkehr, sondern für alle Zwecke des bürgerlichen Lebens eingeführt; in Belgien ist, wie schon erwähnt, die Agitation zur Einführung der Zonenzeit in äußerst glücklicher Weise durch Professor Pasquier eingeleitet, dessen Broschüre auch von mehreren Zeitungen bereits sehr sympathisch besprochen wurde. Und jüngst erschien in der Revue des questions scientifiques vom 20. October ein längerer Aufsatz über die Weltzeit aus der Feder des in Paris lebenden Belgiers Alexis, in welchem die Vortheile des Stundenzonen-Systems auseinandergesetzt und die von mir vorgeschlagene Benennung der Zonen eingehend besprochen wird; es dürften also wol Belgien und die Niederlande bald für die neue Zeit gewonnen werden.

In Spanien und Portugal scheint die Frage noch wenig ventilirt, dagegen ist in Frankreich eine Bewegung im Zuge, welche zwar leider nicht so viel Selbstverleugnung besitzt, um die nationale Vorliebe für den Pariser Meridian der Unterordnung unter die Allgemeinheit zu opfern, welche aber doch zeigt, daß auch in Frankreich sich die Unbequemlichkeit des Nebeneinanderbestehens von Bahnzeit und Ortszeit fühlbar macht. Es ist nämlich ein Gesekentwurf in Berathung,

nach welchem für ganz Frankreich und Algier die Pariser Zeit als für alle Zwecke gültige Normalzeit erklärt werden soll. Damit ist doch wenigstens die Ortszeit aus dem Wege geschafft, und wenn später einmal die Franzosen es überdrüssig werden sollten, eines nationalen Vorurtheils wegen sich mit der Addition und Subtraction von Minutenzahlen zu plagen, so haben sie nur einfach ihre Nationalzeit um neun Minuten zu ändern, um auf Weltzeit überzugehen. So dient auch diese Bewegung, obwohl sie dem Wesen nach eine rückwärtliche ist, durch Abschaffung der Ortszeit dem Fortschritte.

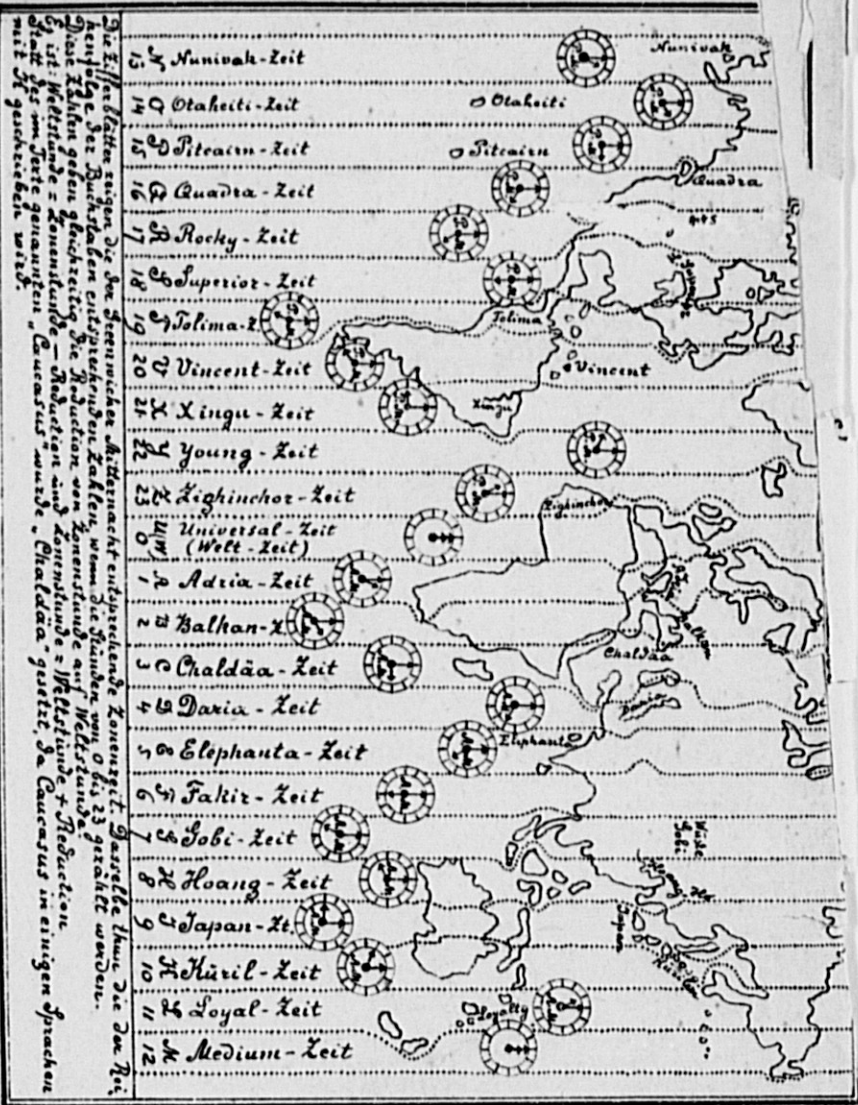
In der nächsten Zone, derjenigen der „Adria-Zeit“, zu welcher Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen, die Schweiz, Italien, Serbien und Montenegro gehören, gilt zunächst in Schweden die Zonenzeit schon lange für alle Zwecke. Was Deutschland anbelangt, so mehren sich dort die Stimmen, welche den jetzigen Zustand der auf Ortszeit basirten Fahrpläne, von dem einst der englische Astronomer Royal, Christie, in einem Vortrage sagte, das deutsche Fahrplansystem scheinbar erfunden worden zu sein, um die Ortszeit ad absurdum zu führen, für einen unhaltbaren erklären; erst unlängst war in einem Hamburger Blatte zu lesen, daß man in Regierungskreisen erwäge, ob nicht eine einheitliche Zeitrechnung für ganz Deutschland einzuführen sei, und im Vereine für Eisenbahnkunde in Berlin wurde am 8. October die Einführung einer Normalzeit für die deutschen Bahnen als dringend wünschenswerth erklärt und hiefür die Zeit des 15 Grad östlich von Greenwich gelegenen Meridians empfohlen, der ja auch der Adria-Zeit zu Grunde liegt. Gleichzeitig finden wir in der Hannover'schen Volkszeitung vom 8. September die sehr richtige Bemerkung: „Jedenfalls muß man nicht eine besondere Eisenbahnzeit begründen wollen, sondern gleich die ganze bürgerliche Zeitrechnung auf allen Kirchthürmen und Stationshäusern einheitlich gestalten, denn jede Doppelrechnung führt zu Irrungen und ist also des Opfers, welches die westlichen und östlichen Flügel bringen, nicht werth.“ Dieses Gefühl der Unbequemlichkeit des Nebeneinanderbestehens von Ortszeit und Bahnzeit hat ja eben in Deutschland zur Annahme der Ortszeit

für den Bahnverkehr geführt. Das Bestreben war ein richtiges, nur hätte man den umgekehrten Weg gehen sollen; nicht die Bahnzeit, sondern die Ortszeit war abzuschaffen, denn der Bahnverkehr leidet unter der wechselnden Ortszeit, während für's gewöhnliche Leben diese letztere durchaus nicht so wichtig ist, als sie zuweilen dargestellt wird, wie das Beispiel von England und Schweden lehrt, wo es längst keine Ortszeit mehr gibt. Heutzutage richtet man sich nach der Uhr und nicht nach der Sonne, und wenn nur alle Uhren richtig gehen und dieselbe Stunde zeigen, dann ist es dem Publicum sehr gleichgiltig, ob die Sonne etwas früher oder etwas später durch den Meridian geht. Natürlich fehlt es auch in Deutschland nicht an Stimmen, welche sich nach französischem Muster für einen echt nationalen Meridian begeistern und welche den vorgeschlagenen wenigstens um einen oder zwei Grad verschoben möchten, nur um durch eine solche Isolirung von der übrigen Welt den wichtigen Erfolg zu erringen, daß am Rande der Zone die Abweichung von der Ortszeit um fünf Minuten verkleinert werden kann. Als ob in Amerika nicht auch die Zeitzone weit über ihre theoretischen Grenzen hinausgreifen würden! Aber die Hauptsache bleibt immer, daß überhaupt ein Verlangen nach einheitlicher Zeit vorhanden ist und sich manifestirt, so daß wol Oesterreich-Ungarns Vorschläge in Deutschland auf sehr fruchtbaren Boden fallen dürften, während Italien, dessen Bahnen gegenwärtig nach römischer Zeit fahren, nur eine Aenderung von zehn Minuten vorzunehmen hätte, um sich dem Stundenzonen-System anzuschließen; eine Veränderung, die wol unschwer zu erreichen sein dürfte und der Italien gewiß nicht widerstreben wird. Hat es ja doch auf der römischen Conferenz der italienische Delegirte Magnaghi als einen Ruhm für Rom erklärt, wenn eine Maßregel, wie die Einführung der Weltzeit, vom Capitol ausgehen würde. Das größte Opfer hätte wol die Schweiz zu bringen, da sie am Rande der Zone liegt und ihre Bahnzeit genau um dreißig Minuten geändert werden müßte. Doch wird wol auch hier die Schwierigkeit keine unüberwindliche sein, indem einestheils die Vortheile der Gleichförmigkeit die kleine Unbequemlichkeit der etwas stärkeren Aenderung reich-

lich aufwiegen, andertheils das zu bringende Opfer ja doch früher oder später gebracht werden muß; denn daß der schließliche Sieg des Stundenzonen-Systems nur noch eine Frage der Zeit, und zwar einer relativ kurzen Zeit ist, das läßt sich schon heute kaum mehr bezweifeln.

In der dritten Zone endlich, der „Bosporus-“ oder „Balkan-Zeit“, welcher Rußland, Rumänien, Bulgarien, die Türkei und Griechenland, ferner Kleinasien und Egypten angehören, ist wol zunächst Rußland in Betracht zu ziehen. In Rußland aber fahren sämtliche Bahnen nach Petersburger Zeit, die sich von der Greenwich um zwei Stunden und eine Minute unterscheidet, und so haben denn thatsächlich die russischen Bahnen bis auf eine Minute „Balkan-Zeit“. Vielleicht entschließen sie sich, statt der Petersburger Gatschinaer Zeit zu gebrauchen, dann wäre auch die Eine Minute verschwunden und praktisch „Balkan-Zeit“ eingeführt. In ähnlicher Weise könnten vielleicht die allzu nationalen Stimmen in Deutschland die neue Zeit als die Zeit von Görlitz auffassen, während etwa für die Franzosen die Weltzeit als Zeit von Lourdes fungiren könnte. Jedenfalls zeigt uns dieser Ueberblick über die drei europäischen Zeitzonen, daß in einer jeden derselben die neue Zählung in einem Theile bereits durchgeführt, in anderen Theilen mindestens angebahnt ist, und so dürfen wir denn mit Zuversicht hoffen, daß die angestrebte Reform bald in Europa zur Thatsache werden wird. In Amerika wird vielleicht der jetzt versammelte Panamerikanische Congress auch die Staaten von Central- und Südamerika zur Annahme des Zonensystems vermögen, und wenn dann noch die englischen Colonien folgen und die Adria-Zeit für das Cap, Elephanta- und Fatir-Zeit für Indien, Hoang-, Japan- und Kuril-Zeit für Australien gelten, dann wird das von amerikanischer Thatkraft geschaffene System die ganze civilisirte Welt beherrschen, und mit Genugthuung werden wir darauf zurückblicken können, daß Oesterreich-Ungarn es war, welches denselben in Europa zum Siege verholfen, daß Oesterreich-Ungarn es war, welches zuerst den kleinlich nationalen Standpunkt verließ und sich auf denjenigen des allgemein menschlichen Fortschritts stellte.





16. Dezember 1889

Adria-Beit.

Von

Dr. Robert Schram.

Separatabdruck aus der „Neuen Freien Presse“.

K 13

967

Wien 1889.

Im Selbstverlage des Verfassers.