

Tujcu je sploh zelo težko kaj zvedeti ali videti, kar se tiče národnega življenja; ljudje so resni, molčeči, oprezni. O svojih domačih starih navadah ne govoré, ker se bojé, da bi jih kdo ne zasmehoval. To se je pripetilo že čestokrat, in psihološka posledica temu je skrivanje in utajevanje svetinj pristne svoje prosvete, katera se jim v blesku moderne vidi preoskromna; na drugi strani pa učinja isto početje, da se dan na dan bolj modernizujejo. Reči smemo, da so po svoji národnosti in omiki dvoživci: med sabo vedno Slovani, vpričo tujca zanimljiv národič, a brez prave izpovedi.

Tega sem se uveril, ko sem drugi dan, poslovivši se od prijaznega pastorja in malinarja, stopil v čoln, da se odpeljem še bolj proti severu. Brodnik je bil resen in tih; izbral ga je pastor sam kot dobrega in veščega. To posredovanje pastorjevo mi je izposlovalo pri moži nekaj več zaupnosti in »zgovornosti«, nego so je navadno deležni drugi tujci. Vozila sva se tri ure daleč; v tem času se mi je uredil in razjasnil vtisek, kakeršnega sem dobil o ljudstvu. Če vidi človek vse posamične faktorje, na katere se oslanja življenje in gibanje prebivalstva, če vidi naravo in vse druge okolnosti, tedaj šele mu je možno umeti značaj prebivalcev. Mi nismo vajeni takega razmerja in takó razkrajnih zahtev prirodnih kakor naši bratje ob Sprevi. Nekakšno sličnost, a v nasprotnem zmyslu, upal bi si iskati pri naših Kraševcih: tem je napovedala boj burja, in vsa opreznost in profilaktika je naperjena proti temu sovražniku človeške pridnosti; takó je Lužičan ob Sprevi v boji z vodo; voda ga obkolja od vseh strani.

(Konec prihodnjít.)



Evropski mednarodni čas.

Spisal prof. dr. Simon Šubic.



vet začenja biti človeku preozek in čas prepočasen! Kje so tisti časi, ko so se vozili naši prednjiki s kočijami od mesta do mesta, toliko dnij in tednov daleč! Prešla je sedaj malone vsa razdalja. Zunanja mesta in tuje dežele, vse se je, dejal bi, približalo naši domovini; takó hitro vozi železnica, kakor da se je skrčil široki prostor!

In česa ne uganja elektrika po telegrafu! Če brzojaviš iz Peterburga ob jedni uri popoldne, prejme tvoj prijatelj v Londonu tvoje poročilo že ob jednajstih dopoldne!

Kam kaže to? Ali je čas začaran, ali se svet ali solnce vrti počasneje, ali se mešajo ure? Na videz vse skupaj, dejanski pa izvirajo takšna nasprotja iz raznih dotičnih hitrostij, s katerimi občuje človek dandanes z zunanjimi deželami. Električna se pretaka hitro kakor svetloba po telegrafnih vezéh. Kolikor ona prehití solnce na poti do večernega kraja, toliko — po krajevnem času štetih — ur pred solncem dospè telegrafno poročilo do zunanjega kraja, toliko prej, nego je kazala ura domačega mesta, iz katerega se je odposlal telegram.

Vsakih 24 ur pripelje neutrudno solnce svoj dan okolo svetá. Obseg svetá pa se delí na 360 zemljepisnih stopinj. Solnce prehodi torej vsako uro 15 zemljepisnih stopinj. Dve mesti, ki stojita na poti od jutra proti večeru za 15 zemljepisnih stopinj vsaksebi, imata célo uro narazen svoj krajevni poldan. Od Peterburga do Londona je 30 ali dvakrat 15 zemljepisnih stopinj, torej hodi poldansko solnce dve celi uri od Peterburga do Londona. Prav tedaj, ko je v Peterburgu poldne, kaže ura v Londonu šele deset. — Zlata Praga je malone na sredi med Peterburgom in Londonom. Le nekaj malega — okolo 30 zemljepisnih minut — pomaknjena je iz srede proti Londonu. Da stoji prav na sredi, imela bi poldan takrat, ko kaže ura v Peterburgu na jedno, v Londonu pa najjsto uro; dejanski pa je tedaj v Pragi še dve minuti menj nego poldne. — Gradec je po takšni zemljepisni meri malone toliko bliže Peterburgu, kolikor je Praga bliže Londonu, torej imamo v Gradcu kaki dve minuti čez poldne, ko je v Peterburgu ura že jedna čez poldne. Iz tega se vidi, da kažejo ure v Gradcu in v Pragi kake štiri minute vsaksebi. V Gradcu je malone štiri minute prej poldne nego v Pragi, to je, krajevni čas v Gradcu in v Pragi imata štiri minute razločka.

Dolgo še ni, odkar smo imeli na naših avstrijskih železnicah, razven na ogerskih, praški čas. Velika graška ura, stoječa na urskem stolpu na gradu, kazala je krajevni čas, kolodvorska ura pa praški čas. Uri sta bili za štiri minute vsaksebi; domača je prehitevala štiri minute. Gredé po mestnem mostu čez Muro, pogledavali smo na urski stolp na gradu in se tolašili, da pač ne zamudimo železniškega vlaka, češ, saj je še dosti časa, kolodvorska ura zakesneva za štiri minute. — Na ogerskih železnicah je bil uveden v tisti dóbi budimpeštanski čas. Kdor se je vozil po železnici z Dunaja v Budim-Pešto, njemu ni zadoščal krajevni dunajski čas. Žepno uro si je moral précej na Dunaji naravnati po kolodvorskem praškem času, da se je védel odpeljati. Ali to mu je ugajalo kaj malo časa.

Toliko da je prestopil z vlakom bližnjo ogersko mejo pri Požunu, že je zapazil, da se ondotne in sploh ogerske ure na kolodvorih ne ujemajo več z njegovo. Ogerske ure so prehitevale. Zopet je moral pomekniti kazalec žepne ure za toliko naprej, kolikor prej ima Budim-Pešta prej poldne nego Praga. Takšnega popravljanja ni bilo ne konca ne kraja.

Lahko se torej vidi, koliko sitnostij in zadržkov provzročuje razloček med urami potniku, ki se vozi po železnicah od dežele do dežele. Skoro bi moral nositi v žepu poseben zapisnik o vsakodobnih razlikah med urami po železnicah in po trgih in mestih! Najsi je imel v žepu uro, dobro, da je urar nima boljše na prodajo, vse ni pomagalo, na vsaki zunanji meji ga je ostavil prejšnji čas, in skrbeti mu je bilo vsako ped, da ne izgreši ondu veljavnega časa! Tolika je bila zmeda med železniškimi in med krajevnimi urami, da je ni bilo mōči vselej odpraviti. Ta je zamudil vlak, óni svoj posel — zavēdle so oba ure na trgu in na kolodvoru. Kar pa dela v trgovskem življenji sitne zmede, utegne provzročati veliko škodo ob nenadejanih izpremembah železniškega voznega redú. Kāj takega se utegne najlože pripetiti ob naglem oboroževanji in prevažanji vojakov. Sosebno, kadar pretí vojska, ne vprašajo železnice kār nič po trgovskih potrebah, in zdajci se prevrne ves navadni red železniške vožnje; vojska si osvoji železnico, dokler se ne prepeljejo vojaki in vojne potrebščine. —

Kakó usodna bi bila lahko vsi vožnji sleharna zmota o uri! Zató so železniške uprave od nekđaj štele čas ali ure po krajevni uri stolnega mesta svojega upravnega okoliša, ne gledé na to, kakó kažó ure drugih mest in trgov njih območja. Čas izbranega stolnega mesta so jemali za podlago, da so preračunjavali uro, ob kateri vsak vlak dospí v namenjeno mesto, ob kateri se odpelji s postaje in kje in obkorej se srečaj z drugim vlakom.

V takem voznem redu, osnovanem na podlagi stolnomestne ure, ujema se na kolodvorih vsega okoliša, za katerega je vozni red preračunjan, uro z uro brez razločka, ne gledé na čas, katerega kažó krajevne tržne ali mestne ure. Takó so si ustanovile železniške uprave svoj zanesljivi čas za samosvoje opravke. Kakor smo že omenili, osnovale so avstrijske železniške družbe svoje vozne rede na podlagi praške ure. Po Nemčiji pa se je ravnal vozni red po uri posamičnih veljavnih mest, tukaj n. pr. po uri v Berlinu, ondu po uri v Monakovem i. t. d.

Ali s tem časom, prikladnim notranjemu poslovanju in vojaškim potrebam, pa drugemu občinstvu le še ni bilo dosti ustrezno; zakaj

vsakdo bi bil rad vedel, obkorej po njega domači uri odhajajo in prihajajo vlaki. Ustregle so železniške uprave tudi tem željam potujočega občinstva in so po svoji temeljni osnovi preračunjale vozni red za vsako posebno mesto po njega domači uri ali po krajevnem času. Imele so torej železniške uprave po dva vozna reda: prvega, jednotnega za samosvoje potrebe, drugega, razcepljenega za občinstvo.

Gledé na vsakovrstne omenjene težave, iskale so uprave bistvene rešitve iz takih neprilik. Vpraševale so učenjake, zlasti astronome ter jih prosile sveta, kakó bi si pomagale, ne da bi se nenadoma ujele v nove zanjke. Toda učenjak ima vedno kaj pomislekov. Komú ni znano, kakó so astronomi, da bi poravnali razloček med rednim tekom dobre ure in med nekoliko nerednim solničnim ali zemeljskim gibanjem (po katerem je posneto časovno merjenje), izumili nekovo umišljeno solnce srednjega teka! Solničnim uram so torej pristavljali takó zvane »solnčne jednačbe« s števili, ki so kazala, koliko je v tem ali ónem letnem času solnčni poldan spredi ali za di za poldnem srednjega solнца ali prav gredoče tržne ure. Kaj je bilo torej storiti, ko so prometne potrebe silile na to, da bi se národje v dejanskem življenji odrekli takim natančnostim, da bi pa venderle ne pogrešali prave podlage solničnemu časomerju?

Dočim so se učenjaki pravdali in ugibali to in óno, kakó bi ustregli potrebam dejanskega življenja, ne da bi se pregrešili zoper znanstveno časomerje, uvedle so ameriške železniške uprave praktične nasvete nekaterih menj pomišljujočih zvezdoznancev.

Dežele severoameriških držav so preprežene z železnicami, katere se raztezajo — če gledamo na njih tire vzporedno s solničnim pótem — od atlantskega do Tihega morja. Če merimo razdaljo po tem poti, naštejemo od Novega Jorka do S. Franciska v Kaliforniji blizu 45 zemljepisnih stopinj. Po tej razdalji, katera znaša, ne da bi šteli ovinkov — kakih 675 zemljepisnih milj ali nad 5060 *km*, drdrajo nenavadno hitro vlaki preko razsežnih pragozdov in visokih snežnikov. Zlasti tri društva se delé med železnice te ogromne daljine. Čim večje pa so daljine po železnicah, tem večji je razloček med krajevnimi urami ob njih tiru in sosebno na koncéh, kjer se stikajo druga z drugo. Koliko tožbâ, koliko prepira so prebili njih upravniki, predno so spoznali, da takó ne more več dalje! »Poravnajmo časovne razločke!« dejali so; ali kakó, to je bilo nekaj drugega. Na taki dalji, po kateri hodi solnce dolge tri ure, ker znaša razdalja okolo 45 ali trikrat 15 zemljepisnih stopinj, ni možno zahtevati, da bi kazale ure novojorške ob tistem času poldne kakor v S. Francisku!

Takih težav so se odkrižali s tem, da so razdelili daljino, široko 45 zemljepisnih stopinj, na tri oddelke. Vsak oddelek se razteza 15 zemljepisnih stopinj med jutrom in večerom. Vsakega teh treh oddelkov obhodi solnce v jedni uri. Za vsak oddelek veljaj tisti solčni čas, katerega ima od nekdanj sreda dotičnega oddelka na svoji uri. Drugače povedano: krajevni čas mesta na sredi dotičnega oddelka veljaj za vse ure tega oddelka. Po vseh mestih in kolodvorih istega oddelka naj kažó časomeri v tistem trenutku povsod jednak čas ali jednako uro, in sicer tisto, katero je že imelo mesto v sredini tega oddelka, predno se je še uvedlo novo časomerje.

Sreda takega pasú, širokega 15 zemljepisnih stopinj, ostane pri svojem navadnem času, kakor ga je prej ondu kazala dobra ura; od srede proti njegovim mejam pa se delajo razložki med starim in novim časom, kateri prihajajo tem večji, čim bliže je kraj ob meji. Na obeh stranéh znaša razložek od srede do meje pol ure. Prav na mejah, kjer se dotikata našega pasú sosedna oddelka, je torej na urah célo uro razložka med jutranjo in večerno mejo pasú. — Dokler kdo potuje po takem oddelku, ni mu treba premikati kazalca na svoji uri, zakaj povsod po jednem oddelku se ujemajo ure, kar jih gré prav.

Taki oddelki svetá, razdeljenega na zaporedne pasove, merijo med jutrom in večerom po 15 zemljepisnih stopinj ali po 225 zemljepisnih milj ali okolo 1686 *km*. Prav toliko širino pa obhodi solnce vsako uro; torej utegnemo te oddelke imenovati »urske pasove«. Okolo in okolo zemlje hodi solnce 24 ur, torej razpada po novem časomerji zemeljski obod na 24 urskih pasov.

Odkar so ameriške železnice uvédle čas urskih pasov, popravi se na poti, dolgi 5060 *km*, iz Novega Jorka v S. Francisko ura samó dvakrat. Iz početka gré ura tistega meščana, ki prebiva v Novem Jorku, prav po uri železne ceste dolgih 225 zemljepisnih milj ali 1686 *km* daleč proti zapadu. Na tej večerni meji novojorškega pasú pa se jenja novojorški čas, in pričnè se čas nastopnega pasú, ki ima poldan célo uro pozneje. Na tej meji se pomakne torej kazalec žepne ure za célo uro nazaj. Potem kaže žepna ura na vsi poti daljnih 1686 *km* proti večeru zopet prav s kolodvorskimi urami. Na večernem kraju tega pasú pa se že začnè za jedno uro poznejši čas S. Franciska, zató se še na tej meji pomakne kazalec za jedno uro nazaj, pa je konec vseh skrbíj.

(Konec prihodnjič.)



Evropski mednarodni čas.

Spisal prof. dr. Simon Šubic.

(Konec.)



Ko bi bil ves svet okrog in okrog poleg solnčne poti razdeljen na vseh 24 urških pasov, moral bi potovalec na vsaki teh mej kazalec svoje ure pomekniti za jedno uro nazaj, pa bi se mu vedno, gredočemu proti večeru, ujemala ura z oddelnimi urami okolo in okolo svetá. Vsega skupaj je torej pomeknil kazalec za 24 ur ali za jeden dan nazaj, to je: potnik, ki na poti proti večeru obhodi svet, izgubi cel dan.

Odkod to? — Solnce hodi okrog svetá od jutra proti večeru. Dokler je kdo na svojem domu, prinese mu solnce vsakih 24 ur poldanski čas ali poldne. Sedaj pa naj se odpravi proti večeru. Opoldne naj gré z doma in naj hodi takó hitro, da v 24 urah obhodi toliko svetá, kolikor ga obhodi solnce vsako uro. Drugi dan, ko bode na njega domu poldne, stal bode potnik célo uro spredi pred solncem na večerni strani, kamor pride solnce šele ob jedni uri. Potnik ima dobro uro pozneje poldne, nego bi ga imel domá. Od poldneva do poldneva pa štejemo jeden dan. Ker se je potniku na tem poti drugi dan zakesnelo poldne za célo uro, podaljšal se mu je dan za jedno uro. Če hodi dalje v tej meri in če se to dogodi štiriindvajsetkrat, prinese mu solnce naposled 24 ur, to je cel dan, pozneje poldne nego domá. Če se je zamudilo solnce 24 ur, zakesnilo se je za jeden dan, dočim je potnik na taki hoji, kakeršno smo si vzeli v misel, obhodil svet okolo in okolo.

Sploh se potniku, gredočemu proti večeru in uhajajočemu pred solncem, vsak njegov dan podaljša za toliko, kolikor časa potrebuje solnce, da preide potnikovo vsakdanjo pot ali tisto širino, kolikor se je potnik tistega dné umeknil pred solncem. Če potnik na konci poti, ko je obhodil ves svet, sešteje vse širine, katere je prehodil dan za dnevom, znaša vsota vso pot ali toliko, kolikor obseza svet poleg solnčne poti. Spoznali smo pa, da se mu solnce s poldnevom zamudi vsak dan za toliko časa, kolikor ga potrebuje, da obhodi širino vsakdanje potnikove poti. Torej zamudi solnce vsega skupaj s poldnevom, ki ga prinaša za potnikom, prav toliko časa, kolikor ga je treba, da obhodi vsoto potnikovih potij, ali ves obseg svetá. Za

ves obseg svetá pa potrebuje solnce jeden dan, torej se zakesní od prvega do zadnjega potnikovega obkroževanja z zadnjim poldnevom, katerega prinese potniku, ko pride le-tá zopet domov, prav za jeden dan. In ta dan je potnik izgrešil, ko je hodil okolo svetá proti večeru.

»Kaj,« slišim ugovor, »če je to res, tedaj se pa človek, gredé okolo svetá, pomlajša za jeden dan; saj trdite, da štejejo njega domačini cel dan več nego on!« — Pomisliti je treba, ali se morda pomladé evropski raziskovalci, kadar bivajo v arktiških ali ledenih krajih, kjer noči neče biti konec, nego traja po več naših dnij? Tudi ti izgubé toliko poldnij ali belih dnij, kolikor jih mine pri nas med njih dolgo nočjó. Toda mlajši niso, ker so menjkrat videli solnce, zakaj prebili so prav toliko let, mesecev in ur kolikor njih rojaki domá. Tudi naš potnik okolo svetá je prebil na svoji poti prav toliko mesecev in ur, kolikor bi jih bil prebil na domu. Razložek prihaja odtod, da si je na poti proti večeru, ker je uhajal pred solncem, vsak dan podaljšal prav za toliko časa, kolikor ga zamudí solnce na njegovi poti. — Če bi koga mikalo dati uganko: »Kakó to: Meni je 62 let, 6 mesecev in 10 dnij, učakal pa sem samó 62 let, 6 mesecev in 9 dnij,« tedaj mu nihče ne more očitati laži, če je res obkrožil svet. Toda če bi stavil, da se človek lahko pomlajša za jeden dan in tudi za več dnij, izgubil bi stavo, če pride nasprotnik na prave misli in mu dokaže po urah, da ni izgubil nobene. —

Recimo, da bi drug potnik obkrožal svet, gredé proti jutru; ta bi ne uhajal pred solncem, nego hitel bi solncu naproti. Če gré opoldne z doma in premeri toliko poti, kolikor je storí solnce vsako uro, kaj se zgodi? Srečal bode drugega dné solnce jedno uro prej, nego pride solnce opoldne do njegovega doma. Dan se mu je skrajšal za célo uro, torej mora pomekniti kazalec svoje ure za célo uro naprej, da se ujema z ondotno krajevno uro. In takisto se mu godí od dné do dné, če hodi v jedno mer dalje. Če pa hodi takó hitro, kakor smo rekli, obhodi svet v 24 dneh. Solnce pa mu prinaša od dné do dné poldne za célo uro prej nego prejšnjega dné. To se zgodi na obhodu štiriindvajsetkrat; torej je pomeknil kazalec svoje ure štiriindvajsetkrat ali za cel dan naprej. Ta dan, ko pride domov, prinese mu solnce jedno poldne več, nego bi bilo poldnij, da je ostal domá. Potnik je torej pridobil cel dan.

Seveda je to popolnoma jedno, ali hodi kdo okolo svetá po kopnini ali po morji, ali se vozi z ladjo ali po železnici. Jeden dan šteje menj ali več, nego bi jih štel domá, po tem, kakor hodi proti večeru ali proti jutru okolo svetá.

Povsod, bodisi na morji, bodisi na kopnini, pa gré za to, da se strinja časomerje ondu med ladjami in pristani, tukaj med vlaki in mesti. Poglejmo torej, kaj so ukrenile evropske železniške uprave, ko so videle uspeh novega časomerja v Ameriki. Iz početka so še nekaj ugibale, ali bi se ga poprijele ali ne. Težko se je odreči stari navadi; saj pravijo, da je navada železna srajca. Toda drug pregovor veli, da sila kola lomi. Kjer trka potreba dolgo na vrata, ondu se ji odpró. Odprle so sčasoma tudi evropske železniške uprave vrata novemu časomerju.

Švedska, Norveška in Danska, Nemčija, Avstrija in Italija so že po svojih železnicah uvedle srednjeevropski čas. Povsod po kolodvorih teh deželâ kaže ta ura kakor druga; povsod je ob tistem trenutku šest zjutraj, dvanajst opoldne in dvanajst opolnoči. Vózi se kjerkoli po teh deželah, ali prestopaj kjersibodi meje med njimi, povsod je tisti čas. Če si v Gradci svojo uro naravnal po kolodvorski uri, prepričaš se na poti po srednjeevropskih deželah, da kažó povsod kolodvorske ure toliko kakor tvoja. Pripelji se iz Gradca v Berlin, Monakovo ali v Frankobrod, pripelji se v Budim-Pešto ali v Rim, povsod se ujema čas tvoje ure z uro na ondotnih kolodvorih. Drugače pa je večinoma s tržnimi urami. Te kažó sedaj še ponajveč po krajevnem poldnevi. Pripravlja pa se po vseh deželah prestop k mednarodnemu časomerju. Toda ta prestop se vrší polagoma, dokler je posamičnim deželam dopuščeno ostati pri starem času ali pa se poprijeti novega časomerja. Švedska dežela je že pred kakimi desetimi leti uvedla novo mero tudi pri tržnih urah; zgodilo se je to brez nobenih ovir.

Po nekaterih državah se bavi sedaj zakonodajstvo z osnovo takega zakona, po katerem bi moralo občinstvo po vseh mestih in trgih ta in ta dan uvésti novo časomerje pri vseh urah. Kàj mogočno je vzpodbudil to stremljenje pokojni pruski maršal grof Moltke, slavni poveljnik nemške vojske v poslednji francoski vojni. Opozarjal je Moltke na brzost in vzajemnost, katere je treba ob premikanji posamičnih vojaških krdel in vse vojske, češ, da bi si menda Nemci v poslednji vojski ne bili pridobili tolikih uspehov, da se ni vršilo vse po uri. »Sedaj je zmaga v petah,« dejal je baje cesar Viljem I., ko so se Nemci, zajevoši trdnjavo Metz, napotili proti Sedanu. Kaj bi bilo opravilo najboljše vojaško načelništvo, da niso posamične čete o pravem času nastopile svoje poti in da niso o pravem času dospele na bojišče? Vse bi bilo utegnulo izpodleteti zaradi slučajnega zastanka in slučajne zamude.

Kar je nasvetoval Moltke v državnem zboru berlinskem, to ne pomeni ničesar drugega nego to, da se uvédi novo mednarodno časomerje, sedaj že ustanovljeno na železnicah, kàr najhitreje tudi v državno in tržno življenje.

Ko bi kdo ponoči natihoma premeknil mestne in hišne ure na novi čas, ljudjé bi večinoma niti ne opazili te preuredbe, sosebno ne na tistih krajih, ki so blizu središča urskega pasú, n. pr. v Gradci in Pragi. Kàj takega se je zgodilo meseca septembra leta 1892. v Gradci z véliko mestno uro, katero imamo na »urskem stolpu« na gradu. Od tistega časa se ureja graška stolpna ura po uri na kolodvoru južne železnice, katera je že prej imela svoje ure naravnane na srednjeevropski čas. S kolodvora držé elektriške žice na mestni grad ali prav za prav na mestni grič, saj gradú ni. Po telegrafnih vezéh se dajó znamenja strežniku na urskem stolpu, da vé, kdaj je trenutek mednarodnega poldneva.

Večji razloček med navadno uro na trgu in med novim časom se dela zunaj srede našega urskega pasú, proti jutranji in večerni meji tega pasú. Te meje so $7\frac{1}{2}$ zemljepisnih stopinj od njegove srede. Od meje do srede hodi solnce pol ure. Po stari časovni meri so se torej ure po sredi urskega pasú ločile od ur na teh mejah prav za pol ure; po novi meri pa ne bode razločka, zakaj po vsem našem pasu bode veljal v tistem trenutku jeden čas ali povsod bode tista ura. Ker ostane sreda tega pasú pri svoji stari uri, morajo mesta in trgi na jutranji meji, kjer je bilo po starem pol ure prej poldne, pomekniti svoje ure za pol ure nazaj. V mestih in trgih na rečeni meji pa je bilo po starem pol ure kesneje poldne, torej je treba ondu pomekniti ure za pol ure naprej, da se strinjajo vse ure urskega pasú.

V Varšavi n. pr. so imeli poldne okolo 26 minut prej nego v Pragi. Stare ure v Pragi so zakesnevale za blizu 2 minuti po novi meri. Dočim v Pragi zadošča pomekniti kazalec za dve minuti naprej, treba ga je v Varšavi pomekniti za blizu 24 minut nazaj. — V Frankobrodu so imeli po stari meri poldne okolo 27 minut pozneje nego v Gradci. Dočim je bilo treba v Gradci, kjer so ure po sedanji novi meri prehitevale za blizu dve minuti, pomekniti kaki dve minuti nazaj, moral se je v Frankobrodu pomekniti kazalec za blizu 25 minut naprej. — V trenutku novega mednarodnega poldneva kaže stara ura v Budim-Pešti jedno minuto čez četrť na jedno, v Monakovem pa kaže stara ura jedno minuto čez tri četrť na poldne. V Budim-Pešti prehiteva stara ura za 11 minut, v Monakovem zakesneva za 14 minut,

torej se mora v Budim-Pešti kazalec stare ure pomekniti za 11 minut nazaj, v Monakovem pa za 14 minut naprej, da kažeta obe po mednarodnem času. — Na Dunaji kaže ura, gredoča po krajnem solčnem poldnevi, malone 6 minut čez poldne, v Berlinu pa kakih 6 minut predpoldne, kadar je na mednarodni uri poldne. Če torej na Dunaji pomaknejo kazalec na starih urah primeroma za 6 minut nazaj, v Berlinu pa skoro že 6 minut naprej, kažó ure novi čas. — V Hamburgu nedostaje na stari uri 20 minut, v Rimu 10 minut do poldneva, ko ima mednarodna ura poldne; torej je treba v Hamburgu pomekniti kazalec na starih urah za 20, v Rimu pa za 10 minut naprej, da se strinjajo z evropskimi mednarodnimi urami. —

Kdor želi vedeti, kje je glavna meja novi časovni meri, njemu povemo, da so izvolili prvi zemljepisni meridijan, kateri gré čez zvezdarno v Greenwichu, za sredo prvega urskega pasú. Od Greenwicha se razteza prvi pas $7\frac{1}{2}$ zemljepisnih stopinj proti večeru in prav toliko proti jutru. Sredo sosednega, vzhodnega pasú dela petnajsti vzhodni meridijan med Prago in Gradcem. Tikoma vzhodne meje tega našega pasú se pričenja ruski urski pas s Peterburgom na sredi, in za peterburškim pasom se vrsté še drugi pasovi, kar jih je okrog svetá, dalje do Greenwicha.



A t e n e.

Spisal S. Rutar.

Δέν πρῶτον!

I.

Znano je, kakó vpliva podnebje na človeka, na njega značaj in vse njegovo delovanje. V toplem podnebju se človek popolnoma póleni in je rajši zadovoljen z najpreprostejšo hrano, nego bi delal naporneje in živel zložneje. Že Italijanom je najbolj všeč »dolce far niente« in prav takó — če ne še bolj — tudi Grkom. Povsod ob železnici, na vsaki postaji, vidiš mnogo radovednežev in postopačev, ki prežé na tujca, da bi mu izpulili kaj »pentar« (pet lept, t. j. 2 kr.); brž si potem kupijo célo ogorko (kumaro), katero pojedó kàr surovo z olupkom vred. Tudi po mestih vidiš vse polno ljudij, kakó postopajo ali pa sedé pred kavarno. Mnogi niti ničesar ne pijó in ne trosijo,