

Nebraska Staats-Anzeiger und Herald.

Jahrgang 33.

Grand Island, Nebr., 3. Januar 1913 (Zweiter Teil.)

Nummer 21

Zur Lösung der Flugfrage

Als vor nunmehr hundertdreißig Jahren die ersten Luftballons sich stolz in die Atmosphäre erhoben, da ging ein ähnliches Frohlocken durch die Menschheit, wie sie in unseren Tagen wieder, als nach jahrelangen Kämpfen die ersten Luftschiffe und Flugmaschinen endlich dem Willen der Menschen gehorchten und den Elementen zum Trost den vorgeschriebenen Weg zurücklegten. Aber ein einzelner Mann, der Amerikaner Benjamin Franklin, der als Erfinder des Blitzableiters ja auch in der Technik einen guten Namen hat, bewachte sich den klaren Blick. „Es ist ein kleines Kind, das wir da sehen“, sagte er bei einem dieser Luftballonaufstiege. „Alles wird darauf ankommen, wie es weiter wächst, und wir müssen abwarten.“ Es sind reichlich 120 Jahre nach jenem Ausspruch vergangen, bevor das Kind endlich energisch zu wachsen begann und sich aus dem Baby des unentbehrlichen Freiballons die kraftvolle Konstruktion des leichten Luftschiffes entwickelte. Auch heute ist das Luftschiff von der Vollendung noch weit entfernt. Aber wenn wir sehen, wie die Bauten des alten Grafen Zeppelin immer gebrüchlicher und immer kräftiger werden und mit Kurvenzuggeschwindigkeiten durch die Lüfte dahinschießen, wenn wir weiter sehen, wie die Maschinenräder sich im Laufe eines Jahrzehnts verzehnfacht haben, so dürfen wir doch hoffen, daß die Entwicklung auch weiter anhalten wird, daß die Katastrophen, welche die Geschichte der Luftschiffahrt so lange ständig begleiteten, in jedem Jahre seltener werden dürften. Vielleicht ist, wenn diese Zeiten dem Leser vor die Augen kommen, die erste Ueberfliegung des Atlantischen Ozeans bereits glücklich gelungen, und die Erreichung des Nordpols in greifbarer Nähe gerückt.

Ueber die kaufmännische Verwertung eines vollkommenen Luftschiffes brauchen wir uns heute nicht zu kümmern, das ist Sache der Zukunft. Sie ist ziemlich klar gegeben. Auf dem Lande werden die Eisenbahnen mit ihren Geschwindigkeiten von neunzig bis hundert Stundenkilometern dem Luftschiff noch für lange Zeit überlegene Konkurrenten sein. Dagegen hat man auf dem Ozean mit der Geschwindigkeit von 26 Knoten, d. h. 48 Kilometern in der Stunde die Grenze der Wirtschaftlichkeit bereits erheblich überschritten. Wo die Kosten keine Rolle spielen, also bei Ariesfahrzeugen, hat man die Geschwindigkeit ja bereits bis auf 36 Knoten in die Höhe getrieben. Bei den Handelschiffen muß man sich innerhalb der wirtschaftlichen Grenzen halten und deshalb erscheinen die Luftschiffe berufen, hier einmal den Schnellverkehr künftiger Jahrzehnte zu übernehmen, vorausgesetzt immer, daß es wirtschaftlich möglich ist.

Wohl mancher wird dagegen scheinbar berechtigte Einwände erheben. Er wird ausführen, daß heute noch eine Fahrt von wenigen Stunden in einem Zeppelinluftschiff zweieinhalb Monate kostet, daß also für eine Fahrt von Hamburg nach New York ein ganz ungeheureres Sach herauskommen müßte. Dieser Einwurf ist aber doch nicht berechtigt. Nehmen wir zunächst einmal an, daß es bei weiterer technischer Entwicklung und bei geschickter Ausnutzung der Windströmungen gelingt, eine Reisegeschwindigkeit von 60 Meilen in der Stunde zu erreichen. Der 3600 Meilen lange Weg Hamburg-New York würde dann eine Zeit von 66 Stunden beanspruchen. Freilich würde man immer wenigstens bei dem jetzigen Stande der Technik damit rechnen müssen, daß die Luftschiffe etwa dreimal während der Fahrt heruntergehen und von Dampftrifeln, die auf der Route fahren, ihren Vorrat an Benzin und Del nachfüllen.

Die Kosten einer solchen Ueberfahrt werden erträglich, sobald die Technik erst einmal so weit fortgeschritten ist, daß man nicht mehr mit fortwährenden Katastrophen zu rechnen hat, sobald es nicht mehr notwendig ist, in die Fahrpreise allgemein große Versicherungsprämien für zerstörte Luftschiffe hinein zu kalkulieren. Naturgemäß läßt sich heute über die Höhe dieser Preise kaum etwas sagen. Aber nehmen wir an, daß das Luftschiff siebzig Passagiere mitnimmt und jeder für die Ueberfahrt tauferd Mark bezahlt, so ergibt sich der Betrag von siebzigttausend Mark, der wohl vollaus genügen dürfte, um das Luftschiff zu verzinzen und zu amortisieren, die Kosten für die Befahrung, die Betriebsstoffe und die Gasverschlechterung zu decken, und darüber hinaus noch einen angemessenen Gewinn zu geben. Jedenfalls liegt die Frage gar nicht in der Luft, und wie leicht verbergen sich nicht mehr alle diese Jahre, bis unsere großen

Verkehrsgesellschaften selber eine derartige Organisation in die Hand nehmen.

In jedem Fall haben die letzten vier Jahre den zwingenden Beweis geliefert, daß das Luftschiff heute ein Beförderungsmittel von großer Sicherheit ist. Verluste von Menschenleben sind in den letzten Jahren überhaupt nicht mehr zu beklagen, gewesen, sondern höchstens einmal Materialzerstörungen bei der Landung.

Ganz anders und sehr viel schlimmer sieht es bei den Konstruktionen „Schwerer als die Luft“, den Flugmaschinen, aus. Hier ist die Geschichte der Aviatik eine Geschichte der Wärtzer. Es sind große und grundlegende Verbesserungen notwendig, wenn die Flugmaschine wirklich vorwärts kommen soll, wenn es ihr nicht gehen soll, wie dem Freiballon, der seitwärts hundertzwanzig Jahre hindurch keine nennenswerte Weiterentwicklung erfuhr. Die Flugmaschinen haben Notorde aufgestellt. Sie sind höher und schneller geflogen, als irgend ein Luftschiff es bisher vermochte. Mit Geschwindigkeiten bis zu hundertfünfzig Kilometern pro Stunde haben die starken und leichten Motoren die winzigen Apparate durch die Atmosphäre gerissen und Höhen von mehr als 10.000 Fuß wurden erklommen. Es kann keinem Zweifel mehr unterliegen, daß die Flugmaschine auch in ihrer heutigen Form im Kriege ein wertvolles Luftfahrzeugmittel, vielleicht auch ein Kampfmittel sein wird. Aber der Defizit, der sie befeuert, wird sich in derselben Lage befinden, wie ein Kommander, der die Vorposten im Bereiche des feindlichen Feuers abschreitet. Vielleicht kommt er glücklich wieder, vielleicht auch nicht.

Denn die Flugmaschine ist heute unsicherer, als sie es zum Beginn ihrer Geschichte um die Jahre 1908 und 1909 gewesen ist. Die Ursachen dafür sind schwer zu ergründen. Vielleicht, daß neben den Berufenen sich heute auch allzu viele Unberufene an der Aviatik beteiligen. Sind doch beispielsweise zahlreiche alte Rennfahrer und Motorradfahrer, deren Verwegenheit in den engeren Sportkreisen geradezu sprichwörtlich geworden war, zur Aviatik übergegangen und haben dort zum großen Teile noch vorübergehenden Erfolgen ein schlimmes Ende gefunden. Aber diese Erklärung allein genügt nicht, denn neben verwegeneren Fliegern sind auch so vorsichtige und gewissenhafte Piloten, wie beispielsweise der Kapitänleutnant Engelhardt, abgestürzt.

Vielleicht, sagen andere, kommen die Unfälle daher, weil die heutigen verbesserten Motoren auch mangelhafte Konstruktionen in die Lüfte heben, die früher rettungslos auf dem Erdboden bleiben mußten. Stehen doch die Dinge heute tatsächlich so, daß ungefähr jeder mit Tragflächen ausgerüstete Apparat von den modernen Motoren und Propellern auch in die Lüfte gehoben wird. Aber es bleibt eine andere Sache, wie es ihm da oben ergeht.

Aber auch dieser Einwand ist keineswegs unbedingt stichhaltig. Denn der Kapitänleutnant Engelhardt benutzte ja den altbewährten Wright-Apparat. Wir hatten hier einen unbedingt zuverlässigen Piloten auf einem gutgeprobten Apparat und die Katastrophe trat trotzdem ein. Die Dinge liegen eben so, daß die Flugmaschine in ihrer heutigen Form und unter allen Umständen eine sehr unsichere und gefährliche Sache ist. Die Flugmaschine ruht während ihres Fluges auf einem Luftkissen: Man kennt wohl jene Reifeiten aus Gummistoff, welche zum Gebrauch aufgeblasen und zugeschnitten werden. Wenn man sich auf solch ein nicht ganz straff gefülltes Reifeiten stellt, welches nun die Tendenz hat, bald nach der einen, bald nach der anderen Seite unter einem wegzuschwappen, so hat man ungefähr die Situation, in welcher sich ein Aviatiker mit seiner Flugmaschine befindet.

Die Erfindungsstätigkeit muß zunächst darauf gerichtet sein, diese Verhältnisse zu stabilisieren, das Flugzeug mit Apparaten auszustatten, welche ihm eine sichere Lage auf dem Luftkissen verleihen. Die Ansätze dazu haben die Gebrüder Wright bei ihren berühmten motorlosen Flügen gegeben. Die Wrights haben sich die zahlreichen Schaulüge ruhig mit angesehen. Als aber das Interesse an diesen Veranstaltungen nachließ, taten sie den charakteristischsten Auspruch, daß nun wieder die Zeit für nutzbringende Arbeit gekommen sei. Die beiden Amerikaner, denen die Aviatik so viel verdankt, waren also der Meinung, daß diese zahlreichen Flüge mit als unsicher und gefährlich erkannten Apparaten verzweifelt wenig Zweck haben, daß

aller Fortschritt von einer weiteren technischen Vervollkommenung des Flugzeuges zu erwarten sei. Sie begannen ihre Versuche mit einer motorlosen Maschine. Sofort erhoben sich Stimmen, welche dieses Vorgehen der Wrights verurteilten und es als gänzlich ausgeschlossen hinstellten, daß jemals eine motorlose Maschine ein brauchbares Luftverkehrsmittel werden könne. Aber das war ja auch gar nicht die Absicht der Wrights. Die haben betanlich auch ihr erstes Flugzeug erst im Jahre hindurch ohne Motor erprobt, haben ohne den Propellerschub ihre Apparate ausprobiert und dabei beispielsweise die epochenmachende Erfindung der Flächenverbindung gemacht, ohne die ein einigermaßen sicherer Flug ja überhaupt kaum denkbar ist. Und zum Schluß wieder erproben sie gewisse Wölbungen der Schwingen und gewisse sich selbsttätig einstellende Hilfsflächen zunächst einmal ohne Motor in einer recht heftig bewegten Atmosphäre. Die Erfolge ihrer ersten Flüge waren ungewöhnlich. Sie konnten sich infolge jener technischen Verbesserungen und Hilfsmittel mit einer verhältnismäßig sehr großen Fläche in der Luft halten, mit einer Tragfläche, die sonst in den mannigfaltigen Luftwirbeln und Windböhen zu regieren, außerhalb des menschlichen Vermögens liegt. Der Erfolg der großen Tragfläche aber zeigte sich ebenfalls sofort. Es genügen nun nämlich die verhältnismäßig geringen Windböhen, um den Apparat zu tragen und sogar zu heben. Es wurde möglich, sich viele Minuten hindurch auf derselben Stelle in der Luft zu halten und nach Wunsch bald mit dem von vorne wehenden Wind zurückzutreiben, bald scharf gegen ihn anzugehen.

Für denjenigen, der sehen kann und will, konnte über die Absichten der Wrights gar kein Zweifel bestehen. Sie wollten zu einem Apparat gelangen, der wirklich in der Luft heimisch ist, der die Schwantungen und Strömungen der Luft ausnutzt und sie nicht zu fürchten braucht. — Der Tod Wilbur Wrights hat diese Versuche leider zum Stillstand gebracht.

Das Vorbild muß immer wieder die lebende Natur abgeben. Man hat es noch niemals erlebt, daß ein Storch oder ein Albatros aus der Luft abgestürzt wäre, es sei denn, daß man ihn seinen Flugapparat durch einen Filmschuss zerstört habe. Dagegen sind unsere heutigen Flugmaschinen geradezu Karikaturen. Sie verstehen der Atmosphäre für nützliche Hebungsbewegungen auszuwerten, sondern sie müssen diese Bewegungen sogar als etwas Gefährliches und Bedenkliches scheuen. Die gegenwärtige Flugmaschine arbeitet wirklich sicher nur in unbewegter Atmosphäre, wenn die gesamte Arbeit für die Hebung und die Schwantung vom Motor geliefert wird und der Atmosphäre lediglich die Aufgabe zufällt, unter dem Einfluß der Motorarbeit das tragende Rissen zu bilden.

Eine grundlegende Aenderung, wie sie von den Wrights angestrebt wurde, ist aber aus doppelten Gründen erwünscht. Einmal wird und muß sie die Sicherheit des ganzen Apparates gewaltig erhöhen. Andererseits wird es dann möglich sein, mit sehr viel geringerer Motorarbeit auszukommen. Man weiß ja, daß die Wrights von Anfang an mit verhältnismäßig recht schwachen Motoren von zwanzig bis dreißig Pferdestärken geflogen sind und recht schöne Erfolge damit erzielt haben, während gegenwärtig hundert Pferdestärken das Normale sind.

Dem Laien mag das wie ein Fortschritt klingen, daß man die Pferdestärken verdreifacht hat. In Wirklichkeit ist es ein Rückschritt. Wenn man einen Zweck mit fünfundsiebzig Pferden erreichen kann, ist es natürlich unnötig, den vierfachen Betrag aufzuwenden. Und wenn man für den größeren Aufwand auch noch die Chancen eines Genickbruchs einhandelt, so dürfte das Verfehlen dieser Anordnung erst recht zutage treten.

Die Frage bleibt nun offen, mit welchen Mitteln eine natürliche Stabilität und Sicherheit zu erreichen ist. Die Wrights gingen nach allem, was bisher bekannt geworden ist, in dem Sinne vor, daß sie ihren Apparat mit besonderen Hilfsflächen ausrüsteten, die mit Federungen eingestellt sind und auf plötzliche Luftstöße und Strömungen mit einer automatischen Veränderung der Einstellung reagieren. Diese Anordnung entspricht im großen und ganzen dem Vorbilde der Natur. Man nehme nur einmal eine ordentliche Schwungfeder, etwa aus einem Gänseflügel, und betrachte dies scheinbar so einfache Gebilde vom Standpunkte

aviatischer Konstruktionstechnik aus. Es ist erstaunlich, wie sich das natürliche Gebilde hier den Bedingungen des Fluges anpaßt, wie der als erjüngtes Hohlröhre ausgeführte Federkeil die unendlich leichten und doch widerstandsfähigen Flächen, die sogenannten Federflächen trägt. Bewegt man eine solche Feder in der Luft schnell hin und her, so wird man zunächst merken, daß der Luftwiderstand sehr viel größer ist, als etwa das Gewicht der Feder selber, daß vielmehr das Federgewicht gegenüber dem Luftwiderstand vollständig erschwimmt. Und untersucht man weiter, so zeigt sich alsbald, daß der Druck der unteren Federfläche gegen die Luft wiederum sehr viel größer ist, als derjenige der oberen. Mit ganz leichter Mühe kann man eine solche Feder nach oben reifen, sehr viel schwerer dagegen nach unten schlagen. Und schließlich, wenn wir die Feder so schnell wie möglich durch die Luft schlagen, wenn wir sie zu dem Zweck etwa mit dem Kiel an einem langen leichten Bambusstab festbinden und nun Schlaggeschwindigkeiten von mehreren Metern pro Sekunde erreichen, dann zeigt sich, daß eine geradezu überraschende Leichtigkeit und Widerstandsfähigkeit in diesem Gebilde steckt. Es ist beinahe unmöglich, durch solche Schläge die Feder zu zerbrechen.

Denn es ist ja eine Feder, d. h. sie federt. In der ganzen Maschinentechnik sind Federn aus Stahl oder aus Gummi heute eine weitverbreitete Sache. Und weil die Vogelfeder jene Eigenschaften der Elastizität in besonderem Maße zeigt, darum hat man diese Maschinenteile ja gerade Federn genannt. Viele Zweige unserer Technik wären heute ohne gute Stahlfedern ganz unmöglich. In der Aviatik dagegen ist das Unzulängliche Ereignis geworden. Die Tragflächen jener üblen Genickbrecher, die heute die Flugtechnik in Verwirrung bringen, sind durchaus starr. Ein Luftstoß oder ein Luftwirbel, der sie trifft, wird nicht etwa abgedehnt, sondern überträgt seine erhängnisvolle Energie auf die ganze Maschine und kippt sie vom Luftkissen herunter.

Vielleicht dürfen wir hoffen, daß es unserer Technik im Laufe der Jahre gelingen wird, der Natur das Geheimnis der scheinbar so einfachen Vogelfeder abzulassen und Schwingen zu bauen, die in ihrer Art ebenso elastisch federn, wie die natürlichen Vogelschwingen. In jedem Falle darf man nach dem heutigen Stande unserer Erkenntnis wohl sagen, daß der alte Dädalos gar nicht so unklug war, als er sich seine Schwingen aus natürlichen Schwanzfedern zusammensetzte.

So lange wir die Vogelfeder selber nicht nachahmen können, die ja gerade darum so wunderbar ist, weil sie an jeder Stelle ihrer Fläche eine verschiedene aber dem besonderen Zweck angepasste Federkraft besitzt, so lange müssen wir uns mit der elastischen Stahlfeder zu helfen suchen und darum waren die Versuche der Wrights, durch federnd besetzte Flächen, die in sich freilich starr sind, die Stabilität der Flugmaschine zu erzeugen, durchaus am Platze. Sie boten jedenfalls die Möglichkeit, einen sicheren, der Natur nachkommenden Flug zu erreichen.

Auf anderem Wege wollen andere, zu denen beispielsweise auch der verdiente Major von Parfeda gehört, die Dinge bessern. Sie denken daran, die Flugmaschine wenigstens teilweise durch die Mitgabe von tragenden Gaszellen zu erleichtern. Die Verbesserung soll sich etwa derart gestalten, daß die Flugmaschine im Falle einer Veranlassung jedenfalls nicht mehr wie ein Stein abfällt, sondern in gemildertem Falle der Erde zutrifft und unter Umständen wieder in das Gleichgewicht gebracht werden kann. Von weitem klingt diese Lösung ganz hübsch. Aber wir dürfen doch nicht vergessen, daß sehr große Gasräume schon notwendig sind, wenn man eine Tragkraft von einiger Größe erhalten will. Ein Kubikmeter Wasserstoffgas hat einen Auftrieb von rund einem Kilogramm. Die gegenwärtigen Flugmaschinen wiegen etwa sechshundert Kilogramm. Will man sie vollständig entlasten, so muß man also einen Gasraum von sechshundert Kubikmetern haben. Das wäre an und für sich ja noch nicht bedenklich. Nimmt man beispielsweise einen zylindrischen Ballon von etwa 40 Metern in der Länge und 5 Metern im größten Durchmesser und baut ihn in die Flugmaschine ein, wie etwa der Insektenleib zwischen den Schwingen des Tieres sitzt, so würde solch eine Konstruktion gar nicht so übel aussehen. Aber erheben würde die Rechnung noch nicht stimmen, denn nun wäre ja wieder die Hülle dieses Ballons da, die durch einen größeren Gasraum kompensiert werden müßte und zweitens bliebe noch

die Frage zu beantworten, mit welchen Mitteln der Gasballon so widerstandsfähig gemacht werden kann, daß er bei der schnellen Fahrt einer Flugmaschine seine Form unverändert beibehält. In dem Augenblick, da man es ernstlich versucht, eine Flugmaschine durch Ballons zu entlasten, beginnt die ganze Konstruktion sich unter den Händen zu verwandeln. Zunächst einmal verschwinden die wenigen offensichtlichen Vorzüge der Flugmaschine, nämlich ihre Geschwindigkeit und ihr geringes Volumen. Dagegen dauert es geraume Zeit, bis die Vorzüge einer tragenden Gasunterstützung in die Erscheinung treten.

Trotzdem ist es wohl denkbar, daß auch dieser Weg einmal zu einem brauchbaren Resultat führt. Aber die Konstruktion wird dann sehr weit von der heutigen Flugmaschine und von dem natürlichen Vorbilde, dem lebendigen Vogel entfernt sein. Wir haben ja zwei Vorbilder in der Natur, die in die Lüfte steigen. Den Rauch, der nach dem Prinzip „Leichter-als-die-Luft“ in die Höhe geht und dessen technische Nachahmungen die Heißluft- und Gasballons sind und die lebendigen Vögel, die durchaus nach dem Prinzip „Schwerer-als-die-Luft“ und trotzdem absolut sicher fliegen. Unsere heutigen Flugmaschinen sind eben nur unvollkommene Nachbildungen dieses Prinzips. Aber unüberleuglich zeigt die Natur selber, daß das Prinzip an sich gut ist. Es wird daher an den Menschen und an der menschlichen Technik liegen, es so aufzubauen, daß es ebenfalls unbedingt betriebssicher und zuverlässig arbeitet. Die Versuche der Wrights beweisen, daß man den Weg von neuem beschritten hat und es steht wohl zu hoffen, daß nun auf die Zeit der Sensationen und Schaulust wieder ein erster technischer Fortschritt folgen wird.

Der Gebrauch des Parfüms

Die Anwendung von Parfüm reicht bis ins früheste Altertum zurück. Im Orient, der uns immer wieder mit Wundergewalten anzieht, hat es im Liebesleben keine unbedeutende Rolle gespielt, und auf dem Toiletentisch der vornehmen Ägypterinnen waren Duftessenzen in allerlei Formen vertreten. Die mit allen Mitteln raffinierteste Verschönerungskunst besser vertraut war als die heutige Parfümerie, galten wohlriechende Salben, farbige Schminken, Nagelfarbe u. a. m. als unentbehrliche Toilettegeheimnisse.

Auch die Einbalsamierung der Toten spricht für den frühen Gebrauch von Riechstoffen. Von Myrrhen und Weihrauch berichtet schon die Bibel. Die Vorliebe für Parfümerien verbreitete sich von Osten her über Griechenland und das üppige Rom der Kaiserzeit, um im Abendlande zu verschwinden. Erst die Renaissance brachte die Anwendung von künstlichen Düften in Mode, und Katharina von Medici trug handbuckel aus Leder mit Ambrastuffen und parfümierte Taschentücher. Während der Regentschaft Philipps von Orleans war der Gebrauch von Parfüms ungeheuer. Und alle Schönen, die, vom Genuß zur Schamlosigkeit getrieben, das Erötren verlernt hatten, ergänzten es durch Auflagen wohlriechender Schminken.

Die Königin Anna von Oesterreich liebte Wohlgerüche lebenslanglich. Ihr Sohn Ludwig XIV. hatte diese Schwäche von seiner Mutter geerbt; er vergaß bei Ueberwachung der Zubereitung seines Lieblingsparfüms die wichtigsten Staatsgeschäfte. Später, an Kongestionen leidend, waren ihm alle Duftmittel zuwider. Er verbannte sie vom Hofe, der nach seinem Tode damit überschwemmt wurde. Die Pompadour soll mehr als 600.000 Franken für Parfüms verausgabt haben.

Kaprizios und erfindereich, wie Marie Antoinette war, schreibt man ihr die Einführung der Badewanne zu. Sie badete in Eselsmilch, Mandelmilch, Weinen und Champagner, die stark mit Honig, Rosenwasser und Metakalium vermischt wurden. Als die unglückliche Tochter Maria Theresias das Schaffot bestieg, wehte über den Grebeplatz, wo die Guillotine errichtet war, ein süßer Wohlgeruch, und die mit Wohlgeruch parfümierten Zimmer im Trianon, in denen die Königin gewohnt hat, bewahren ihren Originalduft bis auf den heutigen Tag.

Als die größte Parfümeriehaberin des vorigen Jahrhunderts tann man die Kaiserin Eugenie bezeichnen. Sie übergoß täglich alle Teppiche, alle Vorhänge und Polstermöbel mit Duftessenzen, die sie in großen Schränken und Truhen aufzubewahren pflegte. Den Zimmern der Zarin entströmte ein so harter Weichenduft, daß Neueintretende nahe daran sind, in Ohnmacht zu fallen. Wilhelmina, die Königin der Niederlande, bringt den Ro-

senbüschen des Balkans kein besonderes Interesse entgegen. Sie bevorzugt Eau de Cologne, die sie in großen Mengen verbraucht. Im Jahre 1829 stellte der englische Hofparfümer für die Königsfamilie einen gemischten Blumen-duft her, der den Namen Eshuett führt. Er ist das Lieblingsparfüm der Herrscherinnen vom Inselreiche.

Der Verwendung von Parfüm liegt auch ein gut Teil Aberglauben zugrunde: die Frauen der Minnezeit trugen an ihrem Gürtel neben vielen reichen Geräth, als Schlüsselbund, Ralenderbüchlein, Nadelstiften, ebenfalls Bisamäpfel mit heilbringendem Moschus, Ambra und Moschus, die als herzfördernde Mittel auch in der Arzneitunde bekannt sind, wurden in Parfümeriebehältern getragen. Und die Orientalinnen, die noch heute Bezogare, das sind kleine Steine aus der Gallenblase von Tieren, als Amulette anlegen, trugen die beiden Wohlgerüche Arabians mit Erde vermischt als Bezogare von Goa zum Schutze gegen Kinderlosigkeit.

Die elegante Frau unserer Tage bevorzugt einen bestimmten Blumenduft, der ihre Person umfächelt und ihre Gegenwart verrät. Und wenn auch Deutschland bemüht ist, aus seinen Rosenkulturen bei Magdeburg und Leipzig ein Rosenöl herzustellen, das bestimmt ist, dem bulgarischen sein Monopol freitig zu machen, so steht dieses Produkt dem des Balkans nicht an Schönheit nach.

Die neuen Briefmarken des Balkanbundes

Der Balkantrieb und die Erfolge der verbündeten vier Länder erfüllen sogar die sonst den Ereignissen des Tages fernstehende stille Welt der Briefmarkensammler mit Spannung und Erregung: denn schon sind neue Marken, Kriegsmarken erschienen, und in den nächsten Tagen erwartet man die Ausgabe jener Markenferien, die in gleicher Ausführung und in gleichem Muster in den vier Staaten des Balkanbundes zur Ausgabe kommen werden. Der Fall, daß vier verschiedene Länder Briefmarken gleichen Musters ausgeben, ist in der Geschichte der Postwertzeichen ein Unikum. Die Anregung ging von Griechenland aus. Der Künstler, der die neuen Marken zu entwerfen hatte, hat sich offenbar von den Schlusworten des von König Georg an seine drei Verbündeten gerichteten brüderlichen Telegrammes inspirieren lassen. Format, Anordnung und Schmut der Marken stimmt für alle Staaten überein. Nur die Zeichnung im Mittelpunkt, die eine Stadtansicht darstellt, wechselt. Und zwar wird auf den bulgarischen Marken die Ansicht Sofias, auf den serbischen die Belgrads, auf den montenegrinischen die Cetinjes und auf den griechischen die Athens erscheinen. Bei allen aber taucht über der Stadt eine leuchtende Wolke auf, in der man in Flammen die Worte liest: „In hoc signo vinces.“ (In diesem Zeichen wirst du siegen!) Die Zeichnungen stammen vom Direktor des Numismatischen Museums in Athen. Die hellenische Regierung hat die Entwürfe sofort angenommen und in Arbeit gegeben, und auch die drei anderen verbündeten Nationen haben den Vorschlag Griechenlands angenommen. Die Marken des Balkanbundes sollen den Sieg des Kreuzes über den Halbmond darstellen. Inzwischen hat der Krieg sowohl provisorische, als auch neue Marken gezeitigt. Den Anfang machte Griechenland, das gegenwärtig Spezialmarken für jede von der griechischen Flotte besetzten Insel ausgibt. Diese Marken werden einen großen Sammelwert erhalten, da sie nur während des Krieges zirkulieren. So besitzen bereits Markenferien für Lemnos, für Imbros, eine dritte Serie für Samotraje und eine vierte für Thasos. Zugleich ist, in größerer Zahl, bereits eine Kriegsgedenkmärke ausgegeben, die den Olymp zeigt und auf dessen Gipfel einen Adler, der eine Schlange tötet.

Ins Album eines Arztes schrieb jemand: „Nicht ich allein, auch andere verliehen Ihr Sanatorium geheilt — von dem Wahn, daß man hier geheilt werden könne.“

„Bist du nicht der Junge, der vor einer Woche wegen der Stelle hier war?“ — „Ja wohl, Herr!“ — „Nicht dachte es mir. Und sagte ich dir nicht, daß ich einen älteren Jungen wünschte?“ — „Ja, Herr, deswegen bin ich ja jetzt hier.“

Und immer wieder erhebt es, als ob die besten Brennmaterialien die Stoffe seien, die in Amerika zum Bau feuerfesterer Gebäude verwendet werden.