Tägliches
Cincinnatier Volksblatt

Member of the Associated Press
The Associated Press is exclusively entitled to the use for republication of all news dispatches credited to it or not otherwise credited in this paper and also the local news published herein.

Briefe an das „Volksblatt" sind zu adressiren:
Cincinnatier Volksblatt, Box 226,
Cincinnati, Ohio.

Haupt-Office:
No. 127 Ost Siebente Straße,
Cincinnati, Ohio.

Geschäfts-Departement....Telephon Canal 2024
Redaktion .....Canal 2045

Zweig-Offices:
Customer, Ky., Peoples Gas. Band & Trust Co.-Gebäude, 7 West 8. Str.—Tel. South 3254
Newport, Ky., 339 York Str.—Tel. South 2401
Hamilton, 419 Odd 5. Str.—Tel. Bell 476-R

Oestlicher und westlicher Vertreter:
HOWARD C. STORY
New York—1108 Fifth Avenue.
Chicago—864 Peoples Gas Building.
Philadelphia—924 Arch Straße.

Freitag, den 25. Januar 1918.

Wenn Eier einen Dollar das Dutzend kosten, dann sollen Diejenigen, die den Preis fordern, sie selber essen. Das ist der einzige Weg, um der Uebertheuerung ein Ende zu machen, die in keiner Weise zu rechtfertigen ist.

Eine Bewegung ist abermals im Gange, um Norwood unserer Stadt anzugliedern. Warum alle Bemühungen in dieser Richtung bisher fehlgeschlagen sind, ist nicht verständlich. Die Verwaltung in Norwood ist nicht billiger und besser, als die unserige und es liegt auf der Hand, daß als Glied einer Großstadt für die Entwicklung des Bezirks, in welchem Norwood sich befindet, bessere Aussichten vorhanden sind, als eine kleine Stadt sie bieten kann. Die allgemeine Beobachtung ist, daß große Städte an Reichthum und Bevölkerung zunehmen, aber kleine Städte dagegen nur sehr langsam, wenn überhaupt, in die Höhe kommen.

In dem Schreiben, das der Publizitäts-Direktor des Schatzamts, Oscar Price, an Herrn John Schwab gerichtet hat und das an einer anderen Stelle dieses Blattes abgedruckt ist, erkennt er an, was er schon früher gesagt hat, daß die deutschen Vereine und die deutsche Presse sich ernstlich bemühen, die Regierung bei der Unterbringung ihrer Anleihen zu unterstützen. Wenn man bedenkt, daß Geld die beste Probe auf den Patriotismus liefert, da dieses freiwillig hergegeben wird und jeder Zwang ausgeschlossen ist, so wird damit doch der überzeugendste Beweis erbracht, daß die Deutschen treu zur Nation halten, und dann sollte man auch gerechter Weise erwarten dürfen, daß die beständigen Hetzereien gegen die Deutschen aufhören. Man will Verdächtiges darin erblicken, daß die Deutschen ihren Patriotismus nicht so überschwänglich zur Schau tragen, wie Andere. Das liegt an ihrem Naturell. Sie reden nicht, sie demonstriren nicht; sie bekunden ihren Patriotismus durch Thaten, die allein nützen. Ihre Söhne ziehen ins Feld und verhältnißmäßig in größerer Anzahl als andere Nationalitäten, weil sie größere Familien haben und wenn die Regierung Bonds oder sonstige Papiere in den Markt bringt, kaufen sie dieselben. Auch in diesem Falle scheint es uns, daß die Deutschen im Verhältniß zu ihrer Zahl und ihrem Vermögen sich durch größere Leistungen hervorthun. Wir haben wenigstens in den Ausweisen über Nachlassenschaften wahrgenommen, daß das hinterlassene flüssige Vermögen von Deutschen zum allergrößten Theile aus Liberty Bonds besteht, während die Nachlassenschaften der Leute mit sehr großen Vermögen, die aber nicht deutscher Abstammung sind, nur einen sehr geringen Prozentsatz ihres Gesammtvermögens in Regierungspapieren aufweisen. Solcher Art werden die Deutschen es auch fernerhin halten. Die Ver. Staaten sind ihre Heimath, ihr Vaterland und das ihrer Kinder und sie sind gern bereit alles zu thun, was ihnen nicht blos ihre Pflicht gebietet, sondern sie leisten einen noch größeren Theil aus Zuneigung zu den Ver. Staaten.

Die kalte Börse.

An den heizlosen Montagen wird die New Yorker Aktienbörse geschlossen sein. Die Produktenbörse beabsichtigt das Gleiche. Zu einer anderen Zeit würde diese Nachricht einen panikartigen Zustand hervorgerufen haben. Aengstlich hätte man gefragt, wie man den Werth irgend einer Waare feststellen wolle, wenn die Börse aufhört, ihn anzugeben. In der That glaubten sehr Viele und es wird jetzt noch geglaubt, daß die Welt ohne Börse nicht bestehen könne. Es wird dargelegt, daß kein Besitzer einer Waare im Stande sei, ihren Werth anzugeben, denn dieser lasse sich blos ermitteln, indem man die Waaren aller Besitzer ermittelt. Daraus allein lasse sich ermessen, welches ihr reeller Preis sei. Wenn, hieß es weiter, Weizen in Dakota zu Markt gebracht wird, so würde der Preis die hohen Transportkosten von dort nach dem Osten in sich schließen und entsprechend hoch sein. Die Börse ermäßige den Preis, indem sie ihn nach den Angeboten aus den übrigen Staaten feststellt, deren Transportkosten niedriger seien. Dieser Versuch, die Existenznothwendigkeit der Börse zu erweisen, dürfte kaum als gelungen betrachtet werden, denn die Konkurrenz, welche die Börse allein zu regeln vorgibt, besteht für den Dakotaer Farmer auch ohne Börse. Wenn er Weizen nach New York verkaufen will, kann er über die Thatsache nicht hinweg, daß in Staaten, die New York näher liegen, ebenfalls Weizen gebaut wird. Demnach muß er diesen ebenso billig verkaufen, wie die anderen Staaten, oder er kann in New York keinen Absatz finden.

Während die Vorzüge, die man der Börse nachrühmt, vor der Prüfung nicht stand halten, so sind die Einwände, zu welchen sie Anlaß gibt, unwiderleglich und der gewichtigste derselben ist, daß die Börse den Preis nicht nach natürlichen Methoden feststellt, sondern ihn in Wirklichkeit auf jede Weise fälscht, welcher Vorwurf sich natürlich nicht gegen die Börsenleiter, sondern gegen das System richtet. Wenn die Börse die Statistiken, welchen sie solch großen Werth beilegt, gesammelt hat, dann rechnen die Spekulanten nach, wie groß der Vorrath und wie groß der Verbrauch ist. Ist der Vorrath ungenügend, so bemühen die Spekulanten sich, ihn noch knapper zu machen, indem sie große Mengen Getreide auf eine gewisse Zeit kaufen, damit die Preise in dieser Periode höher gehen und daraus erwächst dem Verbraucher der große Nachtheil, daß er einen Preis bezahlt, den nicht die Natur, sondern der Spekulant festgesetzt hat. Aber damit hält das Treiben sich noch in bescheidenen Grenzen. Bei den meisten Börsenverkäufen ist es gar nicht darauf abgesehen, die Waare am Fälligkeits-Termin in Besitz zu nehmen, sondern lediglich die Differenz zwischen dem niedrigen Preise, zu welchem sie scheinbar gekauft worden ist und dem hohen Preise am Fälligkeits-Tage einzustreichen. Wird der Konsument auf solche Weise geprellt, so geht es dem Farmer nicht besser, denn dieser wird dadurch verleitet mitzuspekuliren. Wenn er sieht, daß die Preise steigen, hält er seine Vorräthe zurück, um ein weiteres Steigen abzuwarten. Ist der Preis dermaßen in die Höhe gegangen, daß er keiner Steigerung mehr fähig ist, dann wollen alle verkaufen und dann hat der Farmer sich selbst geprellt, denn er bekommt bedeutend weniger, als wenn er gleich zu dem natürlichen Preise verkauft hätte. Die schlimmste Ironie ist, daß die Börsenleute selbst dabei nicht reicher werden. Was sie in einem Monat gewonnen haben, verlieren sie im nächsten Monat oder kurze Zeit darauf. Das ganze Börsengeschäft ist nichts anderes als ein Hasard-Spiel, bei welchem bekanntlich niemand reich wird, sondern alle verlieren, am meisten aber die Verbraucher. Diese leiden natürlich unter dem Uebelstande, daß sie immer einen hohen Preis bezahlen müssen, gleichviel ob der Weizen hoch oder niedrig notirt wird. Das ergibt sich aus der Natur des Hasard-Spiels. Der Bäcker kann nicht mit dem Gewicht der Brode, die er herstellt, den Börsen-Notirungen folgen, daß er heute mehr Brod für 5 Cents gibt und morgen weniger. Er kann sich nur vor Verlusten bewahren, daß er das Gewicht des Brodes zur höchsten Notirung für Weizen ansetzt. Daraus mag sich ein Gewinn für den Bäcker ergeben, daß er bei niedrigen Weizenpreisen keinen größeren Laib liefert, als bei hohen Preisen, aber ihre Zahl ist nicht bedeutend. Die kleinen Bäcker haben einen zu geringen Umsatz, als daß dieser erwähnte Profit bedeutend sein könnte. Nur die Großbäckereien werden sehr reich. Es wird aber Niemandem der Nutzen einer Einrichtung einleuchten können, die ein paar Leuten Vortheile bringt, der großen Masse des Volkes dagegen nur großen Nachtheil. Der Preis läßt sich ohne Börse bedeutend richtiger und bedeutend ehrlicher, sowie bedeutend vortheilhafter für alle Betheiligten feststellen. In Wirklichkeit normirt er sich von selbst. Der Farmer rechnet aus, was das Quantum Getreide, das er geerntet, ihm gekostet hat und was er verdienen muß, um sein Auskommen zu finden. Diesen Preis fordert er, wie er es bisher gethan hat und er schickt das Getreide an die verschiedenen Märkte, wie es ebenfalls bisher geschehen ist. Er wird dann nicht weniger für sein Getreide bekommen, sondern mehr und der Preis wird sich für den Verbraucher niedriger stellen, weil die Preistreibereien der Börse, die wie wir gezeigt haben in Wirklichkeit Niemand etwas nützen in Wegfall kommen. Wenn eine Verkaufs-Konzentrirung nothwendig ist, wie die Börse sie darstellt, kann die Regierung das bedeutend besser besorgen, indem sie Getreidespeicher unterhält, wo die Käufer sich einfinden, und auch Magazinscheine ausstellt, welche die Banken oder die Regierung selbst beleihnt, damit der Farmer nicht von den Händlern, die sich seine Geldverlegenheit zu Nutze machen wollen, gepreßt werden kann. Die Thätigkeit der Regierung wäre vorzuziehen, weil sie einen niedrigeren Zins anrechnen würde und der Betrag, zu welchem sie das im Speicher liegende Getreide beleihnt, ist ein untrüglicher Ausweis über den Preis, den der Farmer erhalten und das Publikum bezahlen muß.

Briefkasten.

Nach unserer Ansicht müssen Sie sich als Deutscher registriren lassen, da aus ihren Angaben hervorzugehen scheint, daß Sie deutscher Unterthan sind. Aber Sie können, wenn unsere Annahme nicht richtig ist, der Registraturbehörde den Sachverhalt darlegen und dieser die Entscheidung überlassen, ob Sie zur Registratur verpflichtet sind oder nicht. Ihre Angaben sind zu dürftig, als daß wir Ihnen bestimmte Auskunft ertheilen könnten.

Ein Drittel-Jahrhundert Explosions-Motor.

Wer jetzt durch die Straßen einer Großstadt geht, dem fällt kaum mehr auf, wieviele Geschäftsmotorräder an ihm vorüberknattern, wie lärmende Autobusse über das Asphaltpflaster sausen, wie ungezählte Autos ihren Weg mit Sicherheit und Schnelligkeit nehmen in einem Gewühl, in dem das unmodern gewordene Pferd eine sehr dürftige Rolle spielt. Hoch über den Dächern, ganz oben im blauen Aether schwebt ein surrender Vogel, auf dem der kühne Mensch die eroberte Luft durchfliegt, und unten auf dem Wasser durchschneidet ein Motorboot die Fluthen zu eiliger Fahrt.

Unserer jüngsten Generation fällt daran kaum mehr etwas auf; sie kennt den Verkehr von heute kaum anders als in dieser vielgestaltigen, kraftgebändigten Form. Wer aber ein paar Jahrzehnte des „Daseins süße Gewohnheit" nicht ganz gedankenlos verbrachte, der wird bei jedem Gang durch die Straßen sein Staunen kaum unterdrücken können: diese ganze moderne Verkehrstechnik ist ein Werk der letzten zwanzig Jahre!

An dem Verdienst, sie geschaffen zu haben, betheiligten sich wie an allen großen, bedeutungsvollen Neuerungen verschiedene Machtfaktoren, deren zeitliches und intellektuelles Zusammenwirken den glänzenden Aufschwung unserer Verkehrstechnik schufen. Jeder einzelne Zweig hat, abgesehen von den theoretischen Vorarbeiten, eine ganze Anzahl betheiligter Erfinder, Konstrukteure, Verbesserer, bevor er sich bis zur heutigen Vervollkommnung durchgearbeitet hat. Die Verbesserung der Stahlverarbeitung, die Verbilligung des Aluminiums, die Erfindung der Pneumatik, die aerostatischen Erfahrungen, vor allem der Wissens- und Versuchsdrang vieler Erfinder, deren Konstruktionen der Erfolg versagt blieb, die aber dennoch einen Schritt vorwärts gethan haben, die, wie Lilienthal und Wölfert, die Pioniere in den beiden Hauptfächern des Flugwesens, ein jeder das entscheidende Moment seiner Kunst richtig erfaßt und doch noch vor dem endgültigen Gelingen ihres Werkes ihren Forschungseifer mit dem Leben bezahlten — sie alle sind betheiligt an der genialen Entwicklung des modernen Verkehrswesens, das in der kurzen Zeit seines Bestehens Umwälzungen hervorrief und Neuindustrien schuf, die ähnlich gewaltig nur in der Telephon- und Elektrizitätsbranche zu verzeichnen waren.

Trotz der mannigfaltig getheilten Verdienste läßt sich aber doch ein Zeitpunkt feststellen, von dem die neuzeitliche Entwickelung ihren Ausgang nahm, und zwar jener Zeitpunkt, an dem es — wiederum mehreren Erfindern — gelang, die Seele jeglicher Bewegung, die Kraft, in einer für das Verkehrswesen geeigneten Weise darzustellen. Kraftmaschinen an sich waren ja schon seit längerem bekannt, getrieben durch Dampf, sogar auch bereits durch flüssige Brennstoffe, wie Petroleum, oder auch durch Gas; hier reichen die ersten Versuche bis 1791 zurück. Auch bestand seit längerem schon die Neigung, diese motorische Kraft auf Gefährte zu übertragen. Zunächst waren es Dampfwagen, wie Cugnot 1769 bereits einen konstruirte; ihm folgten einige andere Systeme, und es sollen im Jahre 1831 in London etwa zwanzig solcher Dampfwagen im Betrieb gewesen sein, die später behördlicherseits durch eine ins Lächerliche herabgeminderte Geschwindigkeit zur Unthätigkeit verurtheilt wurden.

Benz versuchte 1880, seinen Zweitaktmotor auf einen Wagen aufzumontiren, und mit Erwähnung dieses Versuches nähern wir uns in der geschichtlichen Entwickelung jener Zeit, in die die Schaffung des langersehnten leichten Explosionsmotors fällt.

Es mag gestattet sein, einem der verdienstvollen Väter dieser bedeutsamen Neukonstruktion das Wort über jene Vorgänge zu geben. Direktor Wilhelm Maybach schreibt über die Arbeiten in jener Zeit: „Brauchbare Explosionskraft-Motoren gab es ja schon seit Anfang der sechziger Jahre. 1867 erhielten Otto und Langen in Köln auf der Weltausstellung in Paris die goldene Medaille für ihre sehr interessante und ökonomisch arbeiten atmosphärische Gaskraft-Maschine; sie hatte einen Gasverbrauch von nur 97 Kubikmetern pro Pferdestärke-Stunde, wogegen die französische Konkurrenzmaschine von Lenoir einen dreimal größeren Verbrauch aufwies.

Im Jahre 1872 wurde von Otto und Langen Gottlieb Daimler als Direktor und ich als Chef-Konstrukteur für die Gasmotoren-Fabrik Deutz engagirt zur rationellen Herstellung ihrer atmosphärischen Gaskraftmaschine. Diese konnte nur in den größten einviertel bis vier Pferdestärken ausgeführt werden, fand aber vielfache Verwendung und große Verbreitung in der Kleinindustrie.

Otto widmete sich in seiner Stellung als kaufmännischer Direktor nebenbei immer noch der Weiterentwickelung des von ihm erfundenen atmosphärischen Gasmotors, was im Jahre 1876 zur Konstruktion des heute allgemein verwendeten Viertaktmotors führte. Schon mit dem atmosphärischen Gasmotor dachte Langen an seine Verwendung desselben für Fahrzeuge! es wurde sogar auf seine Verwendung hin in Lüttich von einem seiner Freunde Versuche in dieser Richtung mit einem Trambahnwagengestell gemacht, die aber fehlschlugen, weil die Kraft zu klein und das Gewicht zu groß war. Desgleichen dachte er und andere daran, mit dem nun zweckmäßigeren Viertaktmotor Wagen anzutreiben; aber auch dieser Motor war zu schwer; 4 Pferdestärken wogen 2400 Pfund.

Bei der gemeinsamen Arbeit von Daimler und mir vom Jahre 1882 ab handelte es sich hauptsächlich nur um Ausgestaltung des Viertakt-Motors zu einem für Fahrzeuge geeigneten leichten Motortyp. Dank meiner elfjährigen Thätigkeit und den vielfachen Versuchen in Deutz gelang es mir, durch die Glührohrentzündung die gewünschte höhere Tourenzahl zu ermöglichen und dadurch den geeigneten Motor zu bauen. Ferner verwerthete ich auch meine Erfahrungen von Deutz im Bau von Benzinverdunstungs-Apparaten, und es entstand hieraus der kleine Schwimmer-Apparat, der längere Jahre verwendet wurde, bis ich schließlich den heute allgemein gebräuchlichen Spritzdüsenvergaser erfand."

Es entbehrt nicht eines gewissen Humors, daß die natürlich geheimgehaltene gemeinschaftliche Arbeit Daimler-Maybachs die hochwohllöbliche Behörde von Canstatt auf die Beine brachte, die die beiden vermeintlichen Falschmünzer eines Abends in ihrem versteckten Gartenhäuschen kurzerhand zu verhaften gedachte. Die anfänglich peinliche Situation endete mit allgemeiner Heiterkeit, als die hohe Obrigkeit gleichsam die Zeugenschaft übernahm für den ersten schnellaufenden Benzin-Explosions-Motor von 1883.

Gottlieb Daimler baute zwei Jahre später einen gleichen Motor in den Rahmen eines hölzernen Zweirads — der erste, noch etwas unbeholfene Repräsentant der hurtigen Motorräder — und noch in demselben Jahre 1885 wurde auch das erste vierrädrige Automobil gebaut, das, gleichfalls noch auf Holzrädern, in den Straßen von Cannstatt seine Probefahrten glänzend zurücklegte. Ihm folgte alsbald ein auf Stahlrädern aufmontirtes Auto, das sogar schon vier Schnelligkeiten mittels verschiebbarer Zahnräder entwickelte. Auch zur Fortbewegung auf Eisenbahnschienen wurde einer Draisine Motorantrieb verliehen. Sie alle stellen die ersten Typen der Daimler-Maybach-Autos dar.

Man kann aber auch hier von einer Duplizität der Ereignisse sprechen. Zur selben Zeit, da diese beiden Konstrukteure in Cannstatt ihre vorläufig noch nicht recht anerkannten Schöpfungen ans Tageslicht brachten, befaßte sich, völlig unabhängig von ihnen, der Ingenieur Carl Benz in seiner Mannheimer Fabrik mit der Verbesserung des Explosionsmotors und mit der Verwendung dieser Kraft zum Antrieb von Fahrzeugen, und auch er konstruirte im gleichen Jahre 1885 seinen ersten dreirädrigen Stahlmotorwagen, der in den Straßen von Mannheim Probe lief.

In jenen Zeiten wurde viel verbessert und geändert; jede Maschine und jeder Wagen waren ein neuer Typ, und jeder der Erfinder war auf rationelle Brauchbarmachung des neuen Gefährtes bedacht.

Aber ähnlich wie bei der Erfindung des Telephons nach den ersten Reis'schen erfolgreichen Versuchen lange Jahre vergingen, bevor die überaus wichtigen Arbeiten die ihnen zukommende Weiterverwerthung fanden, so erging es auch den ersten Automobilen von 1885, die erst ein volles Jahrzehnt später jene Würdigung erfuhren, die ihnen gebührte. Auch war ohne die Pneumatik die Verwollkommnung des Autos zu seiner jetzigen Brauchbarkeit nicht denkbar. Es sei ferner der Verdienste des österreichisch-ungarischen Generalkonsuls Jellinek Mercedes gedacht, den Maybach 1896 kennen lernte, und auf dessen Anrathen sowohl der maschinelle Unterbau, das Chassis, bedeutend erleichtert als auch der Motor durch ein Vierzylinder-System zu viel größerer Kraftentfaltung gebracht werden sollte. 1901 kam der nach diesen Rathschlägen erbaute, wegen seiner immensen Kraft von 35 Pferdestärken nicht wenig angestaunte Wagen heraus; er führte nach seinem Urheber den Namen Mercedes, bewährte sich ganz hervorragend, stieg in seiner Kraftentfaltung schnell aufwärts bis zu 120 Pferdestärken und stellt bis heute einen besonderen Typ mit anerkannten Vorzügen dar.

In mannigfachen Neukonstruktionen hat dann der Automobilismus sich zu jener Machtstellung in unserem modernen Verkehrswesen ausgebildet, die wir heute an ihm bewundern. Wir kennen seine schlechterdings nicht mehr zu überbietende Schnelligkeit, seine unbedingte Zuverlässigkeit bei elementaren Ereignissen, Schneefällen und so weiter, und seine durch die immense Kraft bedingte Brauchbarkeit zu bisher unmöglichen Leistungen (Lastzüge, Armeedienst- und Feuerwehrwagen, kombinirte Wagenpumpen, drahtlose Telephon-, Panzer-, Thurmwagen und so weiter), es ist „das" Gefährt von heute, vom vornehmen Luxuswagen bis zum schwer arbeitenden Lastfuhrwerk.

Als es erst möglich geworden war, wirklich leichte, dabei aber sehr kräftige Motoren zu bauen, konnte auch die Aviatik ihr seit Jahrtausenden immer wieder erwachendes Sehnen der Erfüllung näher bringen.

In richtiger Werthschätzung seiner Erfindung führte Gottlieb Daimler im Jahre 1887 seinen neuen Motortyp der Luftschifferabtheilung vor, die trotz ihres Interesses nicht wußte, was damit anzufangen war. Erst am 1. September 1888 benützte der forschungsfrohe Leipziger Buchhändler Dr. Wölfert einen derartigen Motor zu seinen Lenkballonversuchen, die vom Hofe der Daimler'schen Fabrik auf dem Seelberg in Kannstatt vorgenommen wurden. Ein kleiner nur 4 Pferdestärken mächtiger, ganz leichter Motor trieb eine aus einem Holzgerippe und Stoffüberzug hergestellte Schraube an; doch dieser erste Aufstieg vollzog sich nicht ohne ein gewisses heiteres Geleite. „Es zeigt sich nämlich, daß Wölfert für einen kleinen Ballon zu schwer war, weshalb diese Fahrt von seinem etwas leichteren Gehilfen allein ausgeführt wurde, der sich auch noch aller entbehrlichen Kleidungsstücke und sogar der Stiefel und — des Portemonnaies entledigen mußte. Indessen der Ballon stieg und ging hinter dem Burgholzhof, in einer Entfernung von etwa 2 Meilen, nieder."

Nur der Mangel an Betriebskapital hinderte Wölfert am Bau eines hinreichend großen Ballons, dessen Einrichtungen mehr Erfolg versprachen, dessen Abmessungen aber die Gefahr der Explosion des Ballons vielleicht völlig behindert hätten. Dr. Wölfert ist, wie wohl noch erinnerlich, am 12. Juni 1897 mit seinem Mechaniker bei einem Aufstieg vom Tempelhofer Felde in Berlin aus durch Explosion des Ballons ums Leben gekommen. Doch die Fortschritte waren schon zu groß, als daß dieses erste Lenkballonunglück die weiteren Arbeiten auf dem von Wölfert beschrittenen Wege verhindern konnte.

Es war aber auch hier wieder das Zusammentreffen und Zusammenarbeiten verschiedener Momente, die schließlich zu den großen Erfolgen führten; vor allem die unbeugsame, zähe, man möchte sagen dickköpfige Energie des Grafen Zeppelin, den alles Mißgeschick, alles elementare Unglück, alle anfänglichen Mißerfolge, das Lächeln seiner guten Freunde und immer wieder das ihn verfolgende Pech doch nicht von dem als einzig richtig erkannte Weg abbringen konnten. Schließlich hat sich das Unglück zum Glück gewendet, als nach der Katastrophe von Echterdingen das deutsche Volk die große Flugspende für Zeppelin zusammentrug und damit den energischen und unverdrossenen Herrn, ihm gleichsam sein Vertrauen erweisend, auch materiell unabhängig für seine weitere Arbeit machte.

Beim Lenkballon wie beim Flugzeug kam der Erfolg erst mit dem kräftigen Explosionsmotor.

Wir alle wissen noch von der mißtrauischen Aufnahme jener Nachrichten, die von der Wright'schen Flugmaschine verbreitet wurden, etwa ein Jahrzehnt nach Lilienthals Todesflug. Dann traten nach den Hüpfversuchen Zipfels die beiden Wright wirklich vor die Oeffentlichkeit, und man sah den Jahrtausende alten Traum erfüllt, sah Menschen auf ihren Apparaten wirklich durch die Luft fliegen. Es währte nur noch Wochen und Monate, und, wie aus dem Boden gestampft, erschien ein Flugzeugsystem nach dem andern; Erfolg reihte sich an Erfolg, und zu Land- und Wasserwegen gesellte sich der jeder vorgeschriebenen Bahn entbehrende geradlinige Flug durch die Luft als neue Verbindung der Völker. Wie lesen sich heute die Zeitungsnachrichten aus jener Zeit: „Weltterlord 7500 Fuß Höhe", „Dauerflug von einer Stunde" und so weiter — heute sind das gar nicht erwähnenswerthe Alltäglichkeiten und waren vor fünf Jahren noch Triumphnachrichten.

Es war auch das Erfolgreiche in der Aviatik das Zusammenarbeiten vieler Kräfte und die Unbeugsamkeit des menschlichen Willens trotz ungezählter Todesopfer.

Auch hier ist kein Stillstand, sondern eifriges Vorwärtsschreiten, und die Mitwelt ist jeden Tag zum Zeugen berufen für die Fülle von Errungenschaften, zu denen die Konstruktion des leichten Explosionsmotors erst die Möglichkeit gegeben.

Die Bekämpfung und Verhütung der Kurzsichtigkeit.

Von Dr. R. Halben.

Oft rühmt sich der Patient, er habe auch sein lebenlang niemals Gläser oder nur ganz schwache Gläser getragen. Er begreift nicht, wieso er trotz dieser „Schonung der Augen" so kurzsichtig werden konnte. Nun, der Segen dieser Schonung ist ein — allerdings auch unter den Aerzten noch nicht ganz ausgerotteter — Aberglaube, der auf den inzwischen als unrichtig erkannten, heute nur noch von ganz wenigen älteren Augenärzten vertretenen Anschauungen der Augenheilkunde von vor dreißig Jahren beruht.

Man soll der Entstehung der Kurzsichtigkeit durch Hygiene und Ueberwachung der Augen möglichst vorbeugen. Ist aber trotzdem ein wenn auch nur geringer Grad von Kurzsichtigkeit entstanden, so muß man möglichst dauernd die Gläser tragen lassen, die das Auge genau unter die optischen Bedingungen des Normalzustandes bringen. Denn dieser Normalzustand bietet die günstigsten, der Erhaltung normalen Augenbaues besten Bedingungen. Die unkorrigirte Kurzsichtigkeit birgt in sich, wie wir sehen werden, den Keim zu immer fortschreitender Kurzsichtigkeit bis zum Abschluß des Jugendwachsthums.

Es ist ein Trugschluß, wenn wir aus der Häufigkeit, in der wir Brillen, Kneifer und Monokel sehen, auf die Häufigkeit von Augenfehlern schließen. In Nordamerika zum Beispiel fällt uns auf der Straße die Häufigkeit von Augengläsern auf, obwohl erhebliche Abweichungen vom normalen Bau des Auges viel seltener sind als bei uns. Das Publikum ist dort einfach — ebenso wie in der Zahnpflege — schon besser aufgeklärt, während in Deutschland die meisten Augenfehler geringen Grades sehr zum Schaden der Augen, des Lebensgenusses und der Konkurrenzfähigkeit von ihren Trägern meist vernachlässigt und selbst höhergradige theils aus Indolenz, theils aus Aberglauben nicht oder nicht genügend korrigiert werden.

Das Auge ist nur während seines Wachsthums mit Entwickelung von Kurzsichtigkeit bedroht. Bei der Nahearbeit verursacht die Anspannung der äußern Augenmuskeln eine Pressung des Augapfels, die den Innendruck im Augapfel steigert und durch diese Drucksteigerung die Theile, die nicht von außen gepreßt und damit gestützt werden, zu dehnen sucht. Eine genaue Betrachtung lehrt, daß die einzige größere, dabei nicht gestützte Partie der Lederhaut, die um den hinteren Augenpol ist. Deren Wachsthum wird darum durch Nahearbeit gefördert. Das Auge nähert sich dadurch, je mehr die Kurzsichtigkeit zunimmt, um so mehr der Eiform. Es entsteht der typische Langbau des kurzsichtigen Auges. In der vorderen Hälfte behält der kurzsichtige Augapfel normale Form, in der hinteren erscheint er ausgedehnt. Die lichtempfindliche Netzhaut rückt dadurch bei unverändertem optischem Apparat zu weit nach rückwärts. Nur nahe Objekte können sich auf ihr noch scharf abbilden, genau wie in einer photographischen Kammer, deren Balglänge man über die Ferneinstellung hinaus ausgezogen hat. Das Auge kann dann ebensowenig wie eine solche Kammer ferne Gegenstände scharf abbilden, es ist kurzsichtig. Durch Vorsetzen einer genau passenden Konkavlinse kann man es wieder wie ein normales für die Ferne einstellen. Ganz wie ein normales kann es sich dann von da aus durch muskuläre Vermehrung seiner Linsenkrümmung für nahe Entfernungen einstellen. Bei dieser Naheinstellung (Akkommodation) besteht eine innige automatische Verknüpfung durch bestimmte vorgebildete anatomische und physiologische Einrichtungen mit der zum Betrachten naher Gegenstände gleichfalls notwendigen Richtung beider Augenachsen auf den nahen Gegenstand (Konvergenz). Diese willkürlich nicht oder nur bis zu einem gewissen Grade und unter besonderer Augenmuskelanspannung lösbare Verknüpfung führt dazu, daß ein auch nur schwach kurzsichtiges Augenpaar, das ohne Korrektion arbeitet, die Neigung hat, immer näher an das Arbeitsobjekt heranzugehen. Die Nase sinkt aufs Buch. Je größer aber die Annäherung ans Objekt, um so stärker die Pressung des Augapfels und damit die Begünstigung einer Zunahme der Kurzsichtigkeit. Die richtige, vollkorrigierende Brille, die also das Auge gerade normalisiert und darum auch wieder Akkomodation und Konvergenz in Harmonie bringt, ist das beste Mittel dagegen. Sie allein ermöglicht aber auch, bei stärkerer Kurzsichtigkeit die Arbeit in einer so großen Distanz auszuüben, in der selbst langdauernde Naharbeit noch nicht schädlich zu sein pflegt. Besteht also erst einmal ein wenn auch nur geringer Grad von Kurzsichtigkeit, so ist die vollkorrigierende Brille zwar kein Heilmittel der Kurzsichtigkeit, aber das souveräne Vorbeugungsmittel gegen die sonst bei Jugendlichen sicher zu erwartende Zunahme der Kurzsichtigkeit. Außerdem sind all die Vorbeugungsmittel am Platze, die auch zur Verhütung von Kurzsichtigkeit bei noch nicht Kurzsichtigen geboten sind. Auch diese Mittel zielen sämmtlich darauf ab, die Innehaltung ausreichender Arbeitsdistanz zu ermöglichen.

Dem ausgewachsenen Auge — also nach dem vierundzwanzigsten Lebensjahr — droht keine Kurzsichtigkeit mehr und auch keine weitere Zunahme der Kurzsichtigkeit, sofern nur geringe bis mittlere Grade bis dahin erreicht sind, wie sie bei nicht sehr widerstandsfähigen Augen unter dem Einfluß der Schule sich ausbilden. Denn da die Anomalie auf einer Störung des Wachsthums beruht, ist ihre Entwicklung auch eben nur während der Wachsthumsperiode zu befürchten. Und zwar ist das gefährliche Alter in diesem Sinne das um die Entwicklungsjahre herum, also etwa vom zwölften bis siebzehnten Lebensjahr. Ist es, was zum Glück recht selten ist und auf direkte krankhafte Minderwerthigkeit der Lederhaut zurückgeführt werden muß — die Vererbung scheint da eine wichtige Rolle zu spielen —, zu wirklich hohen Graden von Kurzsichtigkeit während des Wachsthums gekommen, so besteht allerdings erhebliche Gefahr noch weiterer Zunahme der Krankheit noch jenseits des vierundzwanzigsten Lebensjahres. Denn die kranke und schon stark verdünnte Lederhaut behält hier die Neigung zu passiver Dehnung unter dem Einfluß des Innendrucks auch weiter bei. In diesen traurigen Fällen stellen sich leider früher oder später meist komplizierende Erkrankungen der inneren Augenhäute ein, die bis zu teilen sogar zu völliger Erblindung führen. Solche Fälle bedürfen lebenslänglich sorgfältiger augenärztlicher Ueberwachung. Sie interessiren aber die Oeffentlichkeit weniger, einmal wegen ihrer Seltenheit im Vergleich zur Schar der kurzsichtigen überhaupt, weil die staatliche Einrichtung der Schule, der wir alle mehr oder weniger zwangsweise unterworfen sind, für ihre Entstehung kaum verantwortlich zu machen ist. Diese Unglücklichen mit ihrer meist nachweisbaren erblichen Belastung finden sich denn auch ebenso häufig unter Ungelernten, ja unter Analphabeten wie unter studirten Leuten.

Macht man sich klar, wie früh entstandene Kurzsichtigkeit auf die ganze körperliche und geistige Entwicklung des Patienten einwirkt, wie sie seine Aufmerksamkeit für alle jenseits Armlänge befindlichen und darum nur unscharf gesehenen Dinge und Vorgänge mindert, wie sie ihn ungeschickt zum Spielen, linkisch im Benehmen, unsicher und scheu im Verkehr, in dem er seine Mitmenschen schlechter und später erkennt als sie ihn, und ungeeignet zum Beobachten macht, so begreift man, wie wichtig für das Individuum ihre Verhütung ist. Vielfach gilt der Kurzsichtige für hochmüthig; das kommt, weil er seine Bekannten seines Sehfehlers wegen nicht oder nicht zuerst grüßt. Die Kurzsichtigen sollen auch besonders verliebter Natur sein. Kein Wunder, daß sie in den Ruf kommen! Muß so einer doch jedes Dino, das ihn interessiert, um es deutlich zu

Telegraphische Notizen.

— Die Groß-New Yorker Zeitungen, die bisher für einen Cent verkauft wurden, haben angekündigt, daß der Preis vom Samstag ab auf zwei Cents erhöht werden wird. Gleichzeitig hat die „Evening Post", die bis jetzt drei Cents kostete, bekannt gegeben, daß ihr Preis vom Samstag Abend an zwei Cents pro Nummer betragen wird.

— Gelegentlich eines heftigen Schneesturms kollidirte in Harrisburg, Pa., am Donnerstag ein Straßenbahnwagen mit einem vierspännigen Schlitten, in welchem zwanzig Personen, meist junge Mädchen saßen. Zwei der Insassinnen wurden auf der Stelle getödtet und sechs bedenklich verletzt.

— In Lakefield, Mont., wurde am Donnerstag Joseph Gilbert, der Staatssekretär der Non Partisan Liga, unter der Anklage, verhaftet, eine ungesetzliche Versammlung abgehalten zu haben. Die Versammlung war von den Countybehörden untersagt worden und da Gilbert keine Halle bekommen konnte, versuchte er im Hof eines Leihstalls zu sprechen, worauf seine Festnahme erfolgte.