

Die Zukunft in den Lüften.

Zu einem von den englischen Wissenschaftlern Graham White und von Harry Cooper lebend in London herausgegebenen Werke über die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Flugmaschine hat sich ein interessantes Kapitel beigeschrieben, das sich mit der Zukunft fähiger Lüge befaßt. Die bisherigen Erfolge und Entdeckungen der Flugmaschinentechnik lassen nach der Meinung des berühmten Fliegers die nahe Zukunft deutlich voraussehen. Die kommenden französischen Armeemänner werden eine glänzende Beherrschung der luftschiffartigen Verwendbarkeit der Flugmaschine für militärische Zwecke bringen, in Rußland fast getragene verlässliche Ergebnisse vorwärts. Die nächste Zukunft wird aber auch die Verwendbarkeit der Flugmaschine auf dem Meere erweisen.

Schon jetzt werden Schiffe gebaut, von denen Deck Flugmaschinen aufsteigen und wo sie nach vollendeter Fahrt wieder landen können. Hier wird natürlich eine Reihe praktischer Vorarbeiten notwendig, ehe ein System vervollständigt ist, doch sind ich vollkommen sicher, daß sowohl die Meere als auch die Marine fliegend fliegende Flugmaschinen werden. Soweit ich die Dinge überblicke, wird die nächste Zukunft folgendes bringen: wir werden Geschwindigkeiten von 100 bis 150 Kilometer in der Stunde erreichen. Die Frage des Schnellfluges rückt ein anderes Problem in den Vordergrund: die Befähigung der Windstöße. Ich glaube, daß wir an dem Tage, da wir Geschwindigkeiten von 150 Kilometern in der Stunde erzielen, anfangen werden, bei dem größten Windstöße zu fliegen. Dies ist natürlich keine endgültige Behauptung, und bei ganz besonderen atmosphärischen Störungen wird auch die 150-Kilometer-Geschwindigkeit noch nicht die endgültige Lösung sein. Doch ist diese Geschwindigkeit einmal endgültig erreichbar, so können wir in der Praxis an jedem Tage des Jahres aufsteigen und fliegen.

Besonders interessant sind die Bemerkungen Bauhausens über die Zukunft der Flugmaschine als Hilfsmittel für die Luftschifffahrt. Die Flugmaschine wird für eine neue Unterhaltung sein, und haben die erst einmal die heftigsten Reize des Fliegens erfahren, dann werden sie enthuhieltigste Vorwärtser der Flugmaschine sein. Es wird dann viele Leute geben, die Vergnügungsfahrten durch die Luft machen, und darin liegen für die Zukunft der Industrie auch gewaltige geschäftliche Möglichkeiten.

Wie aber wird diese Flugmaschine der Zukunft beschaffen sein, in der der reiche Reisende seine Vergnügungsfahrten machen wird, als daß dieser Apparat viel größere Bequemlichkeiten bieten wird als die heute benutzte Flugmaschine. Ich gehe voraus, daß ein solches vervollkommnetes Fahrzeug der Luft eine geschlossene Form haben wird, so daß die Reisenden vor den Winden geschützt sind. Zugleich aber werden durch Heberungen die Geschwindigkeiten beim Aufsteigen und Abwärtsfliegen. Sicherlich wird die Flugmaschine des reichen Mannes auch ihre innere Bekleidung haben, so daß der Reisende auch während eines Nachtfluges — und die werden in der Zukunft alltäglich — lesen kann. Noch wichtiger ist wohl die Frage: mit welchem Mittel man zur größeren Bequemlichkeit der Passagiere die Flugmaschine herstellt.

Bauhaus beantwortet dann die oft gestellte Frage, ob die Flugmaschine der Zukunft so leicht und so einfach sein wird, daß jeder gewöhnliche Mensch sich einem Flugzeuge anvertrauen kann. Auf diese Frage kann ich eine Antwort geben, die endgültig und empfindlich ist, sie lautet: „Ja!“ Ich habe darüber nicht den geringsten Zweifel. Die Fortschritte der Vergangenheit und die Fortschritte der Gegenwart werden gemeinsam mit den Entdeckungen der Zukunft jedem

Menschen die Benutzung der Flugmaschine ermöglichen. Schon heute ist unter bestimmten Umständen das Fliegen gefährlich.

Eine bedeutende Rolle werden die Flugmaschinen bereits in kurzer Zeit im Sportlichen spielen. Für die Förderung von Sportarten aber schwer zugängliche Landstriche werden die Flugzeuge von gewaltigem Nutzen sein. Es liegt kein Grund zu einem Zweifel daran vor, daß Flugmaschinen nicht dazu benutzt werden, wertvollere Sendungen und Gegenstände von einem Ort zum anderen zu bringen. Hier ist die Schnelligkeit prächtig fast immer den entscheidenden Bedeutung und die Kostenfrage nicht so ausschlaggebend. E. K.

Der geschlitzte Rock.

Der Hofrock war ein vollkommener Mädelrock. Trotzdem scheint es, als ob er nicht ganz spurlos in dem Meer der Vergessenheit versinken soll. Die Pariser Modedamen haben mit Erfolg versucht, zwar nicht ihn, wohl aber eine hübsche Abwandlung beizubehalten, die er ermöglichte. So unästhetisch die vollständige Spaltung des Rockes zum Hofrock wirkte, so gab dies viel verklärte Kleidungsstück doch wegen seiner Freiheit Gelegenheit, ein zierliches und zierlich bestumptes und behutsames Mädchen zu zeigen. Dasselbe ermöglicht die „jupe fendue“, der geschlitzte Rock.

Früher endete der Rock meistens einfach in einem Saum, der zuweilen durch Besatz betont war, und gewöhnlich eine ununterbrochene Linie — wenn man von hinten absieht — am Boden bildete. Je nach der wechselnden Mode ließ er höher oder tiefer lag und je mehr oder weniger vom Fuße sehen ließ. Bei dem geschlitzten Rocke ist diese Linie an einer Stelle oder an mehreren durch tiefe Schlitze unterbrochen, die seiner Trägerin die größte Bewegungsfreiheit geben, und den Fuß sehen lassen; bei einer Art sind tiefe Schlitze vorhanden, sondern der untere Rand des Rockes bildet feste Bögen. Auch bei dem letztgenannten Schilde ist er möglich. Hier verlängert sich die Schlußlinie des Jacketts auf der linken Vorderseite des Rockes abwärts. Zunächst ist der Spalt nur scheinbar, an unterer Ende aber ist das Kleid wirklich ein Stück offen, und knopfloser Besatz rückt eine Wirtung hervor wie etwa ein bis auf den Boden reichender, dabei sehr enger Mantel, dessen untere Rippe offen gelassen ist. Auf diese Weise gearbeitet, kann der Schneider fast ganz eng anliegen und behindert dabei doch nicht beim Gehen.

Bei anderen geschlitzten Rocken, die nicht nach dem Vorbilde des Schneiderleibes gearbeitet sind, sind vorn, hinten und an den Seiten kurze Schlitze mit einer einfachen Einfassung oder auch etwas mehr Farbe zu sehen. Bei Gesellschaftsfeiern und an leichten Stoffen wird nur ein Schlitze gewählt, dieser aber kann mit Hilfe von Spitzematerial zu einer völligen Decorette ausgebildet werden. Die Volants laufen zunächst in gewöhnlicher Weise um den Rock herum, steigen dann an der linken Vorderseite, wo sie dem Schlitze nähern, in die Höhe und kreuzen sich zum Teil.

Eine etwas orientalische Wirkung, die ja auch der Hofrock haben sollte, ist allen diesen geschlitzten Rocken gemeinsam, wenn man vom Schneiderleibe absieht. Die Wirkung der Freiheit läßt sich auch ohne wesentliche Änderung des Rockes dadurch erreichen, daß man ihn nicht schlitze, sondern den unteren Rand in ein paar Stellen emporschiebt, so daß der Saum feste Bögen bildet. Diese Art des Rockes haben die Londoner Schneidermeister nach dem französischen Vorbilde des geschlitzten Rockes gebildet. Gewöhnlich bildet der Rocksaum nur zwei schmale Bögen, und die hochgehenden Stellen liegen vorn und hinten. Diese Art des Rockes vertritt am unteren Rande

keine starke Betonung der Umrislinie durch Besatz, sondern es kann nur eine ganz einfache Einfassung des Bogens gewählt werden. Sollte diese Art des geschlitzten Rockes und seine enge Art eine Zukunft haben, so wird die Freiheit wohl nicht ohne Einfluß auf die Schuh- und Strumpfmode bleiben. K. F.

Neue Frisuren.

Als in den 70er und 80er Jahren die hohen Tourmützen zur Tagesmode wurden, kamen gleichzeitig mit ihnen die kleinen „Bonnet“ auf, die kurzen, gleichmäßig vermittelten Stirnhaare, die bis auf die Augenbrauen hinabhängten. Von der hochgehenden Tourmütze ist die augenblickliche Mode zum Gegenteil übergegangen, eng und glatt schmiegen sich die Haare um die Körperform, in der dem beugten Adhäsion, sie bemerkbar zu machen. Aber die Bonnets sind niedergekommen, denn die vielen kleinen Locken, die sich eng um den Kopf legen, erfordern eine tief in die Stirn hinabreichende Frisur, um die Züge nicht hart und alt erscheinen zu lassen. Allerdings läßt sich dieser Zweck auch durch Locken erreichen, doch sind Locken nicht jedermanns Sache — und doch etwas Alles, während die Bonnets den Reiz der Neuheit haben. Die Bonnets ist sehr einfach. Das Haar wird in zwei Schichten, von denen unterer der linke oberer der rechte breiter ist, geteilt, im Nacken, und zwar ziemlich tief, damit die rüchmärtig aufliegenden Güte halt haben, zu einem einseitigen, lockeren Knoten geflochten und durchgewickelt. Die Mode verlangt die Caudulation, die sehr hübsch aussieht, das Haar aber auf die Dauer ruiniert und zum vollständigen Ausgehen bringt, weil das starke Drehen mit der Caudulationsschere die Haare zerstört. Die Bonnets werden ihnen den pikanten Reiz verleiht. Natürlich können sich die meisten Damen für eine vermutlich bald vorübergehende Mode ein gut Teil ihres Vorderhaares zu opfern, daher wird die Kunst des Friseurs in Anspruch genommen, der fertige Bonnets mit dem Ansetzen unter den Schichten liefert. Seine Geschicklichkeit liefert auch die an die verjüngte Zuchtmode erinnernden Haarfrisuren, die vor einem Jahr ganz vorn über die flache Schichtfrisur gelegt werden, damit man den gut besser festhalten kann, der dann mit dem Haarstränge abgenommen wird. Die kleinen lappenartigen Formen sind wohl ohne dies Hilfsmittel, selbst ohne Gutmadel, fest am Kopf, wenigstens, wenn man die flachen Schichten, wie die Mode es ebenfalls gefordert, seitlich kuppelt, was den Knäuel der Haare fördern soll. Neben den flachen, tief im Nacken zusammengeordneten Schichten hängt die hinten hochgehende Louis-XV-Frisur an, durchzubringen, die äußerst fleißig ist, bei wenigem Haar aber viel Unterlegen benötigt und schon deshalb von den Haarfrisuren gern lanciert wird, denen die einfache Schichtfrisur nicht jenseit Gevinn bringt, wie zum Beispiel die flachen, doppelt geflochtenen Zöpfe, die sich um einen Zopf ebenso flacher Zopf legen. Neben diese auch noch getragen, so sind sie doch nicht mehr streng modern, hingegen ist ein aus eigenem Haar geflochtener Kordelknoten, der den Nacken frei läßt, durchaus fliegerecht.

Die etwas sehr allgemein gemordene Mode der bunfarbigen Haaränder ist glücklicherweise in Ansehen begriffen. Man läßt die Schönheit des Haars an sich mehr zur Geltung kommen und ziert es höchstens, wenn man Anstrengung auf lächerlichen Schmuck erhebt, mit einem nebarartigen Band in ganz diskreten Farben mit matten Steinen, das nicht hinten um den Kopf geht, sondern vor den Chren endet. A. W.

10 000 Mk. Strafe

verpflichten wir uns an die Armen Berlins zu zahlen, wenn dieses Angebot nicht reell ist und auf Wahrheit beruht. Wer sich billig und gut kleiden will, der kaufe und die von unseren Kundlichen nicht abgenommenen neuen Mass-Anzüge und Paletots ab, die wir 33% bis 50 pCt. unter Preis abgeben, damit wir unsere guten Sachen nicht zu vermissen brauchen. Andere Sachen kommen mit zum Verkauf. Anzüge aus englischen und deutschen Stoffen, von unseren Mass-Schneidern in der stillen Zeit angefertigt, zu spottbilligen Preisen.

Sonntags während der Verkaufszeit geöffnet.  
Gehr. Heinemann, Engl. Herren-Moden  
Behrenstr. 26a, vis-à-vis der Passage, Kein Laden.  
Bitte ausschneiden und bei Bedarf nachfragen.

Parveol Pflanzenbutter 65 Pf.  
Feinste Pflanzenmargarine, bräunt, schäumt und darf beim Braten wie reine Naturbutter, bei Entnahme von 9 Pfd.-Packeten à Pfd. 65 Pf.  
la Gänseschmalz, gar. rein, Pfd. 1.40, bei Entnahme von 8 Pfd.-Dosen à Pfd. 1.20 Pf.  
Junge Gänse Pfd. 1.10 u. 1.15 Pf., 7-9 Pfd., schwer.  
Suppenhühner, Enten, Tauben, täglich frisch.  
la Salami, weich . . . . . Pfd. 1.30 Pf.  
la Schilackwurst und Salami, feste Ware, Pfd. 1.50.  
la Leberwurst . . . . . Pfd. 95 u. 1.20.  
la Schlesiische und Polnische . . . . . Pfd. 1.—.  
la feine Thorner Wurst . . . . . Pfd. 1.20.  
Fraustädter Würstchen Dz. 1.—, Wiener Dz. 2.—, Dampfbrat . . . . . Pfd. 80 u. 1.—.  
Max Schönwald, Berlin S. 42.  
Hauptgeschäft: Luckauerstr. 1, F. A. 4, 514.  
Filialen: W. Barbarossaplatz 2 u. Motzstr. 53, NW. Flensburgerstr. 19.

Ohne jede Anzahlung  
verkaufte  
Pianos  
(Füßgeigen) gegen kleine monatliche Teilzahlung, ohne jeden Preisanzug.  
Für jedes Instrument gewähre ich 20jährige schriftliche Garantie.  
Conrad Krause Nachf., Ecke Kurfürststr. Tel. Charl. 10410.  
Auch Sonntags geöffnet.

Chauffeurs  
und Herren-  
Fahr-Kurse  
Einz. jederzeit  
Auto-Technikum  
Zeichn. vereid.  
Sachverständ. +  
Charlottenburg  
Friedrichstr. 57K

Mahlsdorf,  
R. von 8 M., an 20 Pfennig-Fahrt,  
J. Rieger, Gontardstr. 5.

Sonder-Offerte!  
Eine Partie Echter Plüsch-  
Teppiche  
Prima Qualität (kein Axminster),  
wundervolle Muster-Auswahl.  
Größe ca. Mk.  
130/200 cm per Stück 14.75  
160/230 cm per Stück 21.50  
200/300 cm per Stück 34.50  
230/320 cm per Stück 47.50  
250/350 cm per Stück 53.50  
300/400 cm per Stück 87.50  
Nach auswärtig per Nachnahme.  
Teppich-Spezialhaus

Emil  
Lefèvre  
Berlin S. Seit 1882 nur  
Oranienstr. 158  
Spezial-Katalog  
650 Abbildungen gratis u. franko.



PRIMA GARANTIRT  
4 FACH

Form Fortis  
Dkt 3.80

Haltbarkeit unübertroffen □ Idealer Sitz  
Famose Linon-Qualität  
Alle Façons, Höhen und Weiten

M. Bunert, Berlin W.  
Wäsche und Strumpfwaren  
Linkstr. 3 Nollendorf-Platz 8 Mauerstr. 15  
Eingang Massenestr. 25

ROYAL INDIA GAUZE-UNTERWASCHE  
Die ideale für Sommer und Reise  
Garnitur: Jacke und Hose zusammen M. 3.80  
Katalog gratis und franco.

