

Zeit die freie Willensbestimmung ausgeschlossen war. Uebrigens beweist ja schon die Tatsache, daß auch in dem Stobwasserischen Falle die erste und zweite Instanz zu Ungunsten des Kommissionsars entschieden hatten, wie präkar dessen Lage in solchem Falle ist. Da die Zahl der Geisteskranken namentlich in den sogenannten höheren Ständen nicht gering ist, ist hier in der Tat eine neue allgemeine Gefahr für den Kommissionär vorhanden. Es ist unzweifelhaft, daß die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Wirkung der Rechtshandlungen von Geisteskranken mit dem heute so entwickelten Verkehrsleben sich nicht gut in Einklang bringen lassen. Jeder Akt eines Geisteskranken müßte rechtswirksam sein, zu welchem er von dem Gegenkontrahenten nicht selbst oder durch einen Dritten angestiftet oder durch Täuschung verführt wäre. Eventuell dürfte sich die Pflicht des Gegenkontrahenten nur höchstens auf Herausgabe der Bereicherung erstrecken lassen.

Fliegende Menschen.

Die Brüder Wright. — Die Experimente Otto Lilienthals. — Mr. Chanutes Experimente. — Kein Drachenfliegen. — Die Verurteilung der Brüder Wright. — Eine Anklageschrift. — Ein österreichischer Erfinder. — „Aviatik“. — Das Ausland und Österreich-Ungarn. — Ein Kapitel Erfindergeschichte. — Österreichische Bureaucratie in Uniform. — Die Kaptivschraube. — Das militär-technische Komitee. — 8000 fl. — „Zum Narren gehalten.“ — Die neun Punkte.

Vor kurzem erst kam die Kunde, daß die Flugtechniker Brüder Wright in Amerika im Staate Ohio das Fliegen erfunden, das heißt das Flugproblem in dem Sinne gelöst hätten, daß sie mittels einer Motorflugmaschine in den Lüften sich nicht nur erhalten konnten, sondern eine Strecke von $4\frac{1}{2}$ Kilometer mit einer Geschwindigkeit von 35 englischen Meilen in der Stunde zurücklegten. Ja, was noch mehr ist, sie waren unabhängig von der Luftströmung, sie manövierten ebenso sicher mit als gegen die Windrichtung, denn sie beschreiben in den Lüften beinahe vier vollständige Kreise. Diese sensationellen Flüge wurden am 9. November und am 1. Dezember des Vorjahres vorgenommen. Der Flug vom 9. November, bei welchem außer dem Lenker 50 Pfund Last mitgenommen wurde, währte 5 Minuten und 4 Sekunden, der zweite Flug, bei dem die Last 70 Pfund betrug, währte 4 Minuten 52 Sekunden. Die Landungen vollzogen sich glücklich und ohne Beschädigung der Maschine. Man wird vielleicht den Kopf schütteln und daran denken, daß die Nachricht aus Amerika kommt. Aber die Brüder Wright sind sehr ernsthaft zu nehmende, jeder Reklame abholde Experimentatoren. Sie haben auf der Basis weitergebaut, die der unglückliche Berliner Otto Lilienthal, der bekanntlich durch einen Sturz aus den Lüften sein Leben einbüßte, geschaffen hatte. Lilienthals Flugexperimente beschränkten sich allerdings auf den sogenannten Gleitflug. Er warf sich von einer Höhe in die Luft hinab, um dann gleitend nach einigem Schweben in den Lüften zu landen.

Mr. Chanute in Chicago, ein amerikanischer Flugtechniker, der selbst ein ausgezeichnetes Werk über den dynamischen Flug geschrieben hat und sich besonders mit Lilienthals Experimenten beschäftigt hatte, setzte dessen Versuche fort. Er baute verschiedene Gleitapparate und suchte das Lilienthalsche System zu verbessern, was ihm auch gelang. Der letzte Gleitapparat von Chanute besteht aus zwei übereinander gelagerten Tragflächen und ähnelt dem von Hargrave in Australien erfundenen und nach seinem Erfinder benannten Drachen. Chanutes Assistenten machten, da Chanute selbst zu alt ist, hunderte von gelungenen Gleitflügen. Man kann sich das Prinzip des Fluges, der nunmehr den Gebrüdern Wright gelungen sein soll, als das des Drachenfliegers vorstellen. Denn es ist bekannt, daß die Gebrüder Orville und Wilbur Wright den Chanuteschen Gleitapparat, von dem eben die Rede war, übernommen haben. Sie verbesserten diesen Apparat noch insofern, als sie nicht mehr wie bisher an dem Apparat hängend ihre Gleitversuche machten, sondern sie legten sich flach auf den Bauch auf die untere Tragfläche. Infolgedessen wird der schädliche Stirnwind beim Fliegen sehr be-

Das Publikum applaudiert, Bernardi verneigt sich sofort, denn gleich nach seinem Abgang hat man ihn buchstäblich in den Freck geworfen. Und nun erscheint er als Gentleman-Artist, ohne Spur von Ermüdung und nur durstig.

Er bittet mich, wieder seine Pulsschläge zu zählen und es sind abermals genau 72. Die Sache hat ihn nicht im mindesten altert. Seine Diener sind vollkommen erschöpft und seine arme Frau sinkt in einen Fauteuil. Die hat entschieden mehr als 72 Pulsschläge.

Bernardi macht sich seine Stühle selbst und arbeitet ohne Apparate. Fregoli hatte es versucht, den Kraken zu benutzen. Er wurde von einem mechanischen Arm erfaßt und im Fluge auf die andere Seite der Bühne befördert. Einmal aber blieb der Kraken stecken und Fregoli verspätete sich um drei Sekunden im Auftreten. Drei Sekunden sind aber für den Verwandlungskünstler eine schier uneinbringliche Frist und seit dieser Zeit verzichten die Artisten auf mechanische Hilfsmittel. Bernardi reist mit seiner Truppe, mit seinen Kulisken und mit seinen Toiletten, er benötigt für die Waggons einen ganzen Eisenbahnwaggon. Zimmerrentiert sich diese Regie, denn die Waggons eines Verwandlungskünstlers vom Range Fregolis oder Bernardis beträgt 15.000 Franken monatlich.

Es gibt im Leben dieser Artisten aber auch viele unangenehme Zufälligkeiten, die sie oft um den Erfolg ihrer Arbeit bringen. Da ist beispielsweise einmal ein Nachahmer Fregolis in Spanien gewesen und verblüffte die Zuschauer durch seine raschen Verwandlungen. Eine im Theater anwesende Dame glaubte in einem der vom Artisten dargestellten Persönlichkeiten ihren Liebhaber zu erkennen, sie eilte auf die Bühne, schlug Stund und entlarvte den Artisten, indem sie erklärte, die von ihm dargestellte Person sei ihr ungetreuer Pedro. Erst als der Artist sich vor ihren Augen in den Pedro verwandelte, gab sie sich zufrieden. Das Publikum aber war von dem Intermezzo so befriedigt, daß es weiter nichts sehen wollte. Ein anderes Mal gehen die Türen nicht auf, oder der Artist verliert auf der Bühne sein nur lose angeheftetes Kostüm und steht in einem anderen Kleid da. Das köstlichste aber widerfuhr einem berühmten Pariser Artisten, der vor einem vornehmen Publikum seine Kunst zeigte. Er wollte abtreten, da rief ihn Applaus noch einmal hervor. Unterdes hatte der Arbeiter hinter der Bühne ihm den Mantel schon weggenommen und der Arme verneigte sich spitterfasernad vor den Deuten. In Hast und Aufregung hatte er gar nicht gemerkt, daß sie ihm rücklings die Kleider vom Leibe gezogen hatten.

deutend verringert. Die nächste Folge der horizontalen Lage des Experimentators oder des fliegenden Menschen war die Anbringung eines horizontalen Steuerers als Kopflügel, wodurch eine bequeme und leicht zu beherrschende Steuerung erzielt wurde. So gewann denn durch die Gebrüder Wright der persönliche Gleitflug an Sicherheit und Dauer. Und auf diesem Wege scheinen nun die beiden Brüder ihr erstaunliches Resultat, das sich als ein mechanischer, freier Drachenflug darstellt, glücklich erreicht zu haben, wenn sich die amerikanischen Nachrichten bestätigen.

Die beiden Brüder Wright sind noch jung, geschickt, wohlhabend und haben eine Fahrradfabrik. Sie können also in ihrer eigenen Fabrik die Apparate selbst bauen, brauchen sich nicht von anderen Fabriken ausbeuten zu lassen und brauchen niemanden anzubetteln. Diese zitierten Worte, aus denen eine tiefe Bitterkeit spricht, entnehmen wir gleich der Darstellung des Weges, auf dem die Brüder Wright wahrheitsgemäß zu ihrem Erfolge gelangt sind, einem soeben erschienenen Werke des bekannten unglücklichen österreichischen Flugtechnikers Wilhelm Kress. Das Büchlein nennt sich „Aviatik. Wie der Vogel fliegt und wie der Mensch fliegen wird.“ Mit 35 Figuren und Illustrationen. Man kennt die traurigen Schicksale der Kresschen Flugmaschine und in dem zitierten Werkchen gibt der nun fast siebzigjährige Erfinder neben einer interessanten Darstellung aller Versuche des dynamischen Fluges eine Art Bilanz seines Lebens und Strebens. Aber das Buch ist auch eine bittere Anklageschrift gegen unsere Verhältnisse, die einem Erfinder so wenig günstig sind. Ein tiefes Mitgefühl muß den Leser überkommen, wenn er die letzten Zeilen des Buches liest, in welchen Kress von dem Schicksal seiner Person und seines Flugapparates spricht: „Man fängt an, auch in Frankreich, in dem Lande, wo die Flugtechnik die größte Förderung findet und wo die größten Erfolge bis jetzt mit leuchtendem Ballon erzielt wurden, einzusehen, daß nur mit einem dynamischen Flugschiff die endgültige Lösung der Luftschiffahrt sich erzielen läßt; wo es Männer wie Herrn Deutsch gibt, der erst 100.000 Franken als Preis für einen lenkbaren Ballon aussetzte, dann selbst einen lenkbaren Ballon bauen läßt und schließlich 25.000 Franken zur Lösung des dynamischen Fluges opfert; wo auch die Regierung schon Hunderttausende zur Lösung des dynamischen Fluges opfert. Wo auch ein Mißerfolg nicht gleich die Kapitalisten abschreckt, ein vielversprechendes Werk zu fördern, und wo es Männer gibt, die große Summen opfern, nicht bloß aus geschäftlicher Spekulation, sondern weil sie Stolz und Freude empfinden, wenn durch ihre Förderung ein neues schönes Werk in ihrem Lande das Licht der Welt erblickt. Das ist der wahre Patriotismus, welcher dem Lande Ruhm und Wohlstand einbringt. Bei uns begegnen solche Bestrebungen mehr Spott als Förderung. Gewiß gibt es bei uns ausnahmsweise auch einzelne edle Spender, die wenn auch nur kleinere Summen für die Bestrebungen zur Lösung des dynamischen Fluges bis jetzt opfert, die aber nach dem ersten scheinbaren Mißerfolg — der nur ein Unfall war — durch unsfähige und verstockte Gegner sich gleich abschrecken lassen, die Sache weiter zu verfolgen und zu fördern. So muß man dann zuschauen, wie ein Apparat, der die größte Wahrscheinlichkeit eines Erfolges verspricht, verrostet und die langjährigen, in praktischer Arbeit gesammelten Erfahrungen verloren gehen, weil bei unserer Kriegsverwaltung die Erkenntnis nicht durchdringen will, welche ein wichtiges, furchtbares, ausschlaggebendes Kriegswerkzeug eine dynamische Flugmaschine ihrem Kriegsheere bieten würde und weil unsere Millionäre nicht das Herz haben, für eine der schönsten Bestrebungen zur Beherrschung des unermesslichen Luftozeans, zur Förderung des kulturellen Fortschrittes und des Friedens auf dem Altare der Wissenschaft ein paar überflüssige Tropfen ihres Vermögens zu opfern.“

Auch wer nicht die Zuversicht des Erfinders in sein Werk teilt, wird seine Erbitterung verstehen, wenn er eine Episode liest, die Kress in dem Büchlein aus seinem Erfinderdasein erzählt. Wir müssen selbstverständlich die Verantwortung für die Richtigkeit der Tatsachen Herrn Kress überlassen. Er erzählt folgendes: „Nach einem Experimentalvortrage, den ich am 15. Dezember 1891 im großen Saale des Ingenieur- und Architektenvereines hielt, dem auch mehrere Militärs beiwohnten, wurde ich eingeladen, im militär-technischen Komitee meine Modelle vorzuführen, welchem Wunsche ich bereitwillig nachkam und die Modelle von meinem Drachenflieger und Luftschrauben vorführte. Generalingenieur v. H e s s, damals noch Major, äußerte sich bei dieser Gelegenheit dahin, daß der Drachenflieger ihm kein Vertrauen einflöße, dagegen hätte eine Kaptivschraube, welche einen Mann hoch in die Luft heben und eventuell über einen Fluß oder auf eine Höhe schnell schafften könnte, für das Kriegswesen ein bedeutendes Interesse. Ich sollte eventuell das Projekt einer Kaptivschraube ausarbeiten und dem militär-technischen Komitee zur Prüfung vorlegen.“

Obgleich ich für die Kaptivschraube nicht dasselbe Interesse wie für den Drachenflieger hatte, so entschloß ich mich doch, in der Hoffnung, daß, wenn mir die Kaptivschraube gelingt, ich beim Kriegsministerium auch die nötige Unterstützung zur Ausführung meines Drachenfliegers finden werde, die Kaptivschraube zu studieren. Die ersten Zeichnungen und Rechnungen befriedigten das militär-technische Komitee nicht; man hatte immer noch neue Wünsche, die ich durch weitere Studien zu befriedigen suchte. Die Sache zog sich jahrelang hin, bis im Jahre 1895 ich mit finanzieller Unterstützung des Herrn Hofrates Professor B o l z m a n n das vorher erwähnte größere Modell einer Kaptivschraube baute, welches dann mehrere Wochen vom militär-technischen Komitee geprüft wurde und die früher erwähnten günstigen Resultate ergab.

Daraufhin referierte sowohl das militär-technische Komitee als auch die militär-aeronautische Anstalt an das Reichs-Kriegsministerium in sehr günstigem Sinne. Der Chef der VII. Sektion im Kriegsministerium, FML. v. B r u n n e r, brachte der Sache ein wohlwollendes Interesse entgegen. Das Kriegsministerium ließ bei mehreren inländischen und ausländischen Firmen sich erkundigen, ob ein entsprechend leichter Elektromotor, der bei 20 Pferdekraften nur 200 Kilogramm wiegen sollte, zu erlangen sei. Die Firma Siemens & Halske erbot sich daraufhin schriftlich, nicht nur einen entsprechend leichten Motor zu bauen, sondern denselben auch kostenfrei für die Experimente mit der Kresschen Kaptivschraube dem Kriegsministerium zur Verfügung zu stellen. Infolge dieser generösen Offerte hatte das Kriegsministerium mir noch 8000 Gulden zur Ausführung der großen Kaptivschraube beizutragen. Dennoch vergingen wieder mehrere Jahre, ohne eine Entscheidung zu bringen. Diese Un-

gewißheit war für mich höchst peinlich. Am 18. Februar 1898 erschien Seine Excellenz der Herr FML. v. B r u n n e r zu meinem Experimentalvortrage, den ich über dynamische Flugmaschinen hielt. Nach dem Vortrage beglückwünschte mich Seine Excellenz, bestieg die Estrade, um die Zeichnung meiner Kaptivschraube genauer anzusehen. . . . Bei dieser Gelegenheit erkundigte ich mich bei Seiner Excellenz, ob nicht schließlich bald eine Entscheidung über meine Kaptivschraube vom Kriegsministerium herablangt wird. Seine Excellenz erwiderte: „Sie werden in aller nächster Zeit die günstige Entscheidung erhalten, denn es sind 8000 Gulden bereits für diesen Zweck bestimmt.“

Es vergingen aber wieder drei volle Monate, dann erhielt ich vom Kriegsministerium eine Zuschrift, in der mir bekannt gemacht wurde, daß Seine Excellenz der Herr Kriegsminister v. R i e g h a m m e r wegen Geldmangel die Bewilligung der 8000 fl. abgelehnt hat. Weiter hieß es noch, daß, nachdem über meine Kaptivschraube so günstig referiert wurde, es mir wohl nicht schwer fallen wird, für diesen Zweck Privatkapitalien zu gewinnen. Also erst jahrelanges Hinziehen mit Prüfungen, Referaten u. s. w. und schließlich kommt das I. l. Kriegsministerium zur Erkenntnis, daß es für diesen Zweck keine 8000 fl. zur Verfügung hat.

Ich ging zu Seiner Excellenz Herrn FML. v. Brunner und beschwerte mich noch darüber. Seine Excellenz klingelte und ließ einen Herrn Major rufen, der wohl die Angelegenheit in den Händen hatte. Als der Herr Major eingetreten war, sagte Seine Excellenz zu ihm in meiner Gegenwart: „Was ist denn das mit der Kresschen Kaptivschraube, man hat ja Kress rein zum Narren gehalten.“ Ich erinnere mich nicht mehr, was der Herr Major erwiderte. Seine Excellenz gab mir schließlich den Rat, ich solle bei dem Herrn Kriegsminister eine Audienz nehmen und über die Angelegenheit bei ihm persönlich mich erkundigen, welchen Rat ich auch befolgte.

Seine Excellenz der Herr Kriegsminister ersuchte mich, ihm die Zuschriften zu überlassen, er werde sich über diese Angelegenheit informieren. Seit der Zeit habe ich weder die Zuschriften zurückgehalten, noch sonst etwas über die Sache gehört. Somit waren jahrelange Studien, Arbeiten und Geldopfer für mich verloren, was ich in meiner bescheidenen Lage bitter empfinden mußte.

Das ist, wenn es sich so verhält, wie es Herr Kress darstellt — und es ist kein Grund vorhanden, die Richtigkeit seiner Angaben anzuzweifeln — nicht nur ein charakteristisches Kapitel aus der Geschichte eines österreichischen Erfinders, sondern auch ein Beitrag zur Charakteristik der österreichischen Bureaucratie in Uniform.

Da haben es freilich die Brüder Wright besser. Es ist ganz überflüssig, Goethe zu zitieren mit seinem „Amerika, du hast es besser.“ usw. Man muß gespannt sein auf die Details über den Triumph der fliegenden Menschen in Ohio, und ob ihre dynamische Flugmaschine allen Anforderungen entspricht, die Kress in folgenden neun Punkten zusammenstellt:

1. soll von jedem Punkte der Erde ohne Anlauf und ohne Abflug von einer Höhe sich direkt in die Luft erheben können;
2. soll ohne schädlichen Stoß bei ruhiger als auch bewegter Luft sicher landen können;
3. soll selbst bei größter horizontaler Geschwindigkeit möglichst ruhig, ohne Schwankungen durch die Luft gleiten;
4. muß, wenn sie einen praktischen Wert haben soll, eine sehr große horizontale Geschwindigkeit von mindestens 25 Meter per Sekunde und darüber haben, um auch gegen stärkere Winde ankämpfen zu können;
5. soll sich in der Luft vollkommen stabil halten und jedes Rippen in der Luft ausgeschlossen sein;
6. soll möglichst ökonomisch arbeiten, das heißt im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke möglichst wenig an Betriebsmaterial verbrauchen;
7. soll in dem Falle, daß der Motor aus irgend welchem Grunde seine Tätigkeit versagt, noch nicht zu einem gefährlichen Sturze verurteilt sein, sondern als Gleitflieger landen können;
8. soll sich vom Wasser erheben, auf dem Wasser landen und auf dem Wasser sich bewegen können;
9. soll schließlich die Möglichkeit bieten, in so großen Dimensionen ausgeführt werden zu können, bei welcher sie nicht bloß den Führer, sondern noch mehrere Reisende mitnehmen könnte.

X—X.

Berliner Leben.

(Das Herzogtum West wird Aktiengesellschaft. — „Moderne Richtung“ im Hause Hohenlohe-Dehringen. — Liebesheiraten und kaufmännische Passionen. — Die „hohenloheische Korsettfabrik“. — Herzog Hugo von West und Henry Strousberg. — Ein Scherzwort des alten Kaisers. — Der Bruder des Herzogs Hugo gründet die „Darmstädter Bank“. — Wer hat den Herzog von West gegründet? — Geheimere Kommerzienrat Fritz Friedländer zahlt die höchsten Steuern in Berlin. — Das „Majorat auf Altien“, die Lösung eines Problems.)

B e r l i n, April.

Gewaltiges Rauschen ging durch den deutschen Blätterwald, als vor mehreren Jahren Hans Hugo Prinz zu H o h e n l o h e - D e h r i n g e n, ein Großsohn des vornehmsten süddeutschen mediatisierten Fürstenhauses, das den meisten Regentenfamilien nahe verwandt ist, in ein amerikanisches Banthaus eintrat. Ein Prinz als Bankkommissar an der Börse — oh shocking! Und sämtliche Perücken im großen Deutschen Reich gerieten in mißbilligendes Wackeln. Das geschah freilich später noch intensiver, als dieser Prinz, Hohenlohe eine bürgerliche junge Dame, eine Enkelin des alten Zirkusdirektors C r u s t e n z, die Tochter des Schulreitors H a g e r, zum Standesamte führte. Da mußte er sich sogar gefallen lassen, daß man ihm den Prinzentitel nahm und ihn in einen „Grafen von Hermersberg“ verzauberte. Kenner der Geschichte des Hohenlohe'schen Hauses überraschten indessen weder der erste noch der zweite dieser Schritte sonderlich. Denn längst schon war dieser Zweig des vielköpfigen Geschlechtes „moderner“ Bestrebungen verdächtig. Mehr als eine unebenbürtige Heirat ist unter seinen Mitgliedern zu verzeichnen und das Bank- und Industriewesen übte schon seit langem auf sie eine Anziehungskraft. Trotzdem wirkte es in den Kreisen der Berliner Gesellschaft wie ein coup de foudre, als dieser Tage bekannt wurde, der Fürst C h r i s t i a n Kraft zu H o h e n l o h e - D e h r i n g e n, Herzog von West habe seine oberflächlichen Besichtigungen und Unternehmungen mit Hilfe eines Bankkonjunkturs in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 40 Millionen