

Die Eroberung der Luft.

Die Fahrten des Wilbur Wrights.

Paris, 20. September. (Privattelegramm)

Wilbur Wright hat erklärt, daß er mit Rücksicht auf die Katastrophen, die Orville Wright und Leutnant Selfridge betroffen, bis auf weiteres keinen Passagier in seinem Flieger aufnehmen werde, um kein Leben außer dem eigenen aufs Spiel zu setzen. Er wies demzufolge auch die Bitte von Ernst Zeus ab, der ein zweites Mal mit ihm aufsteigen wollte.

Das Befinden Orville Wrights.

London, 20. September. (Privattelegramm)

Die Berichte vom Krankenbette Orville Wrights lauteten gestern minder optimistisch, ohne daß eine akute Gefahr eingetreten wäre. Der Patient soll starke Schmerzen haben. Seine Schwester Katherine Wright weilt bei ihm, somit darf niemand zum Krankenbette.

Der Werdegang der Brüder Wright.

Als der deutsche Ingenieur Otto Lilienthal im Jahre 1896 im schweren Sturz zu Tode gekommen war, ging sein Werk nicht mit ihm zugrunde. In Frankreich, England und Amerika entstanden neue Anhänger des Gleitfluges, die sich begeistert als Schüler Lilienthals bezeichneten. Schon frühzeitig erregten unter allen diesen die Brüder Orville und Wilbur Wright besonderes Aufsehen. Nachstehend fassen wir den Werdegang der Brüder Wright chronologisch in Schlagworten zusammen:

1900. Die Fahrradfabrikanten Wilbur und Orville Wright zu Dayton (Ohio) ziehen den amerikanischen Ingenieur O. Chanute bezüglich des Gleitflugproblems zu Rate und beginnen ihre Versuche auf den Dünen von Kitty Hawk (Nordkarolina).

1902. Ihr Gleitflieger (Aeroplan ohne Motor) legt Distanzen bis zu 200 Meter zurück.

1903. Den Gebrüdern Wright gelingt die Lösung der Frage des statischen Gleichgewichtes.

17. Dezember 1903. Man vernimmt in Europa mit Erstaunen, daß ein mechanischer Flugapparat samt Bespannung im Gewichte von 385 Kilogramm in Springfield Bei Dayton die Distanz von 266 Meter bei einem Gegenwinde von 92 Meter Geschwindigkeit in 59 Sekunden, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 33 Kilometer pro Stunde zurückgelegt habe. Motor von 1[?]HP mit 1200 Touren, zwei rückwärtige Schrauben. In einem Schreiben an die Zeitschrift „L Aerophile“ gibt Orville Wright diese Ziffern an; den Niveauunterschied zwischen dem Punkte des Auffluges und jenem der Landung erwähnt er

nicht.

August 1905. Kapitän Ferber veröffentlicht in der „Artilleristischen Revue“ die ihm von Mr. Chanute übergebenen Dokumente und resumiert zum Schlusse dahin:

Nach ihrem ersten Versuche vom 17. Dezember 1903 vollführen die Brüder Wright im August 1904 mehrere Flüge über 300 und 400 Meter. Am 15. September 1904 wenden sie mit ihrem Apparat zum erstenmal in den Lüften, am 20. September gelingt es ihnen bereits, eine geschlossene Flugbahn zurückzulegen und zum Ausgangspunkte zurückzukehren. Im November 1904 vollführen sie der Reihe nach mit einer Ueberlast von zuerst 25, dann 35 Kilogramm in Stahlbarren eine Anzahl von Flügen in der Dauer von fünf Minuten und beschreiben während dieser Flüge vier weite Kreise, die über 4 Kilometer repräsentieren.

9. Oktober 1905. Die Brüder Wright teilen dem Kapitän Ferber in einem Schreiben mit, daß sie bereit sind, [?] Flugmaschinen zu liefern, die einen Luftschiffer sowie Benzin für mehr als 100 Kilometer tragen können und erst nach einer Probefahrt von mehr als 40 Kilometer übernommen zu werden brauchen. Sie fügen noch hinzu, daß sie Flugapparate auch für mehrere Insassen bauen könnten.

4. November 1905. Die Brüder Wright schreiben dem Kapitän Ferber neuerdings: Wir sind bereit, den Preis unsrer Erfindung für die französische Regierung auf eine Million Franken zu ermäßigen, die dann zahlbar sind, sobald der Wert unsrer Erfindung in Gegenwart offizieller Vertreter durch einen Flug von mindestens 50 Kilometer innerhalb weniger als einer Stunde erwiesen sein wird. Kapitän Ferber antwortet ihnen, daß die Erlangung einer Subvention seitens der französischen Regierung ausgeschlossen ist, sofern sie ihre Erfindung nicht durch eine Kommission französischer oder amerikanischer Gelehrter authentifizieren lassen.

9. November 1905. Mr. Chanute versichert dem Kapitän Ferber in einem Schreiben, daß er zu den Brüdern Wright volles Vertrauen haben könne; er selbst habe allerdings nur einigen kleineren Flügen bis zu 500 Meter beigewohnt.

17. November 1905. Die Brüder Wrights richten an den Herausgeber des „Aerophile“, M. Georges Befangon, [?] ein Schreiben, in dem sie nähere Angaben über ihre hauptsächlichen Flüge machen:

Am 26. September 17 961 Kilometer in 18 Minuten 9 Sekunden.

Am 29. September 19 570 Kilometer in 19 Minuten 55 Sekunden.

Am 30. September (?) in 17 Minuten 15 Sekunden.

Am 3. Oktober 24 535 Kilometer in 25 Minuten 5 Sekunden.

Am 4. Oktober 33 456 Kilometer in 33 Minuten 17 Sekunden.

Am 5. Oktober 38 956 Kilometer in 38 Minuten 3 Sekunden.

Mangel an Benzin und Heißlaufen der Lager bildeten nach diesem Schreiben die einzigen Ursachen des Haltens der Maschine.

Der 5. Oktober bezeichnet das vorläufige Ende der Versuche. Die Brüder Wright fürchten die Neugier der Zuschauer. Der Apparat wird demontiert.

6. Dezember 1905. Mr. Weaver richtet von Mansfield (Ohio) an Frank G. Lahm ein Schreiben, worin er erklärt, daß er mit Zeugen der Flugversuche und mit den Brüdern Wright selbst gesprochen hat; er selbst hat den Flugversuchen nicht beigewohnt.

13. Dezember 1905. Die Brüder Wright erklären in einem Schreiben an M. Georges

Befangon, [?] daß sich ihr Apparat bei den Flügen vom 3. und 4. Oktober beständig in einer Höhe von 25 Meter gehalten habe, und daß ein richtig konstruierter Aeroplan bei einer Geschwindigkeit, die ungefähr jener des Vogelfluges gleichkommt, per Pferdekraft 30 Kilogramm tragen könnte, sie führen auch die Namen von 17 Augenzeugen an.

13. Dezember 1905. Rober Coquelle vom „Auto“ begibt sich nach Dayton und interviewt die Brüder Wright, bekommt indes das Flugschiff nicht zu Gesicht. Er befragt mehrere Zeugen aus der Umgegend, insbesondere einen Friedensrichter, die alle bezeugen, daß die Brüder Wright wie die Vögel fliegen.

23. Dezember 1905. Die aviatische Kommission des Ar. C. F. befaßt sich in ihrer Sitzung mit den Brüdern Wright. Während eine Partei – zu ihr gehören Dezewiecki, Befangon, Kapferer und Kapitän Ferber – das Problem des mechanischen Fluges durch die Brüder Wright als gelöst ansieht, und den Wunsch ausspricht, die neue Industrie und den neuen Sport nach Frankreich zu verpflanzen, glaubt die Mehrzahl, darunter Archdeacon, Blériot und Kommandant Ferrus, nicht recht an den Wert der Erfindung und hofft, in absehbarer Zeit einen besseren Apparat fertigstellen zu können.

29. Dezember 1905. Neuerliche Sitzung der aviatischen Kommission. Frank Lahm, vom Vorsitzenden eingeführt, verliest eine interessante Zuschrift Mr. Weavers, der eine Anzahl Augenzeugen aufgesucht und von allen übereinstimmend erfahren hat, daß der Apparat eine geraume Zeit in den Lüften blieb und geschlossene Flugbahnen und Achter beschrieb. Der Vorsitzende der Kommission, Archdeacon, erklärt, daß er nach wie vor den Wrightschen Apparat für unfertig halte und glaube, die Brüder warteten nur darauf, daß ihnen jemand die Million für ihren Apparat verspreche, um sodann die Kapitalien zu finden, die sie brauchten, um einen besseren Apparat zu bauen.

4. Jänner 1906. Der „New York Herald“ meldet, daß Mr. Fordyce [?] aus Paris sich kontraktlich das Anlaufsrecht auf die Erfindung der Brüder Wright gesichert habe, worin diese sich verpflichteten, innerhalb drei Monaten eine praktische Vorführung ihres Apparates zu veranstalten, durch eigene Mittel den Boden zu verlassen und 50 Kilometer in einer Stunde zurückzulegen. In einem vom 3. Jänner 1906 datierten und an Frank Lahm gerichteten Schreiben melden die Brüder den Abschluß des Kontraktes. Mr. Fordyce [?] repräsentiert ein Syndikat, das Kapitän Ferber zusammengebracht hatte. Im Kontrakt war festgesetzt, daß die Brüder für ihren Apparat eine Million erhalten sollte, falls diese vor dem August 1906 einen Flug von einer Stunde mit einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer vollführt haben würden. Im April deponierte das Syndikat eine Summe von 25.000 Franken, die den Wrights gehören sollte, falls das Syndikat noch vor Beginn der Versuche zurücktrete, tatsächlich fiel die Summe den Brüdern Wright anheim, denn das Syndikat trat sein Optionsrecht der Regierung ab. Der damalige Kriegsminister Etienne entsendete eine Kommission nach den Vereinigten Staaten, die mit den Erfindern handeln sollt und zunächst 600.000 Franken unter der Bedingung bot, daß der Aeroplan in 300 Meter Höhe fliegen würde. Die Brüder Wright wiesen dies zurück und erklärten, eine Höhe von 30 Meter nicht übersteigen zu wollen.

Jänner 1906. „L'Aerophile“ veröffentlicht ein Patent, das die Brüder Wright in Frankreich genommen haben.

21. März 1906. „Scientific American“ veranstaltet eine Enquete und veröffentlicht den Bericht eines Augenzeugen, Charles Webbert aus Dayton, der einem Flugversuche in

der zweiten Oktoberhälfte 1905 beiwohnte und sah, wie Orville Wright durch eine halbe Stunde in den Lüften blieb und am Punkte des Auffluges wieder landete. Der Flug wurde infolge heißlaufens des Motors unterbrochen. Elf andere Zeugen erklären, sie hätten den Apparat mit einer Geschwindigkeit, die zwischen 20 und 50 Kilometer variierte, fliegen gesehen.

Jänner 1907. „L'Aerophilie“ veröffentlicht nach dem „Scientific American“ eine Beschreibung samt Photographie des zweiten Motors der Brüder Wright: 20/30HP und 1200 Touren, wogegen der erste Motor nur 16HP hatte.

10. Juni 1907. Wilbur Wright ist in Paris. Vom „Auto“ interviewt, sucht er Ausflüchte und erklärt, in Geschäften hier zu sein und nichts sagen zu können.

Oktober 1907. Wilbur und Orville Wright besuche die Hauptstädte Europas. Wilbur, der die Versuche Farmans in Issy mit angesehen hat, erklärt sie für die ersten Gehversuche eines Kindes.

1. Februar 1908. Die amerikanische Heeresverwaltung, bestellt einen Aeroplan, der mit zwei Personen besetzt, sich durch mindestens eine Stunde mit einer Geschwindigkeit von 40 Meilen (84 Kilometer) in den Lüften erhält. Die Versuche sollen im Fort Myers (Virginien) stattfinden.

15. März 1908. Die Brüder Wright bestellen bei der Firma Barriquand-Ware sieben Motoren zu je 40HP.

10. April 1908. Mr. Lazare Coceller tritt in Unterhandlungen mit den Brüdern ein und will ihnen ihr französisches Patent um 500.000 Franken ablaufen, sobald der Apparat 50 Kilometer in geschlossener Flugbahn innerhalb einer Stunde zurücklegt. Der Kontrakt soll ungültig werden, wenn bis zum Schlusse des Jahres ein anderer Aviatiker diese Distanz zurücklegt.

30. April 1908. Die Brüder Wright absolvieren in Gegenwart von Delegierten der amerikanischen Regierung einen Flug über zwei Meilen (3218 Meter).

5. Mai 1908. Der offizielle Flug vom 30. April wird dementiert.

Am 7. Mai unternahmen Wilbur und Orville Wright zu Mantas [?] (Nordkarolina) mit ihrem neuen Aeroplan ihren ersten Flug, wobei sie zirka tausend Fuß (396 Meter) zurücklegten. Es wehte ein Wind von etwa 14 Meilen (22 ½ Kilometer) Geschwindigkeit; das Flugschiff hielt eine Höhe von nicht mehr als 20 Fuß (6 Meter) ein. An Bord befanden sich Wilbur und Orville Wright. Der Anlauf erfolgte auf einem 100 Meter langen Schienenstrang, als der Aeroplan eine Geschwindigkeit von vierzig Kilometer per Stunde erreicht hatte, erhob er sich in die Luft.

Wilbur Wright kam im Sommer dieses Jahres nach Frankreich und begann in Le Mans seine Flugversuche, während Orville Wright bei Fort Myer bei Washington experimentierte. Ueber diese Flüge haben wir unsre Leser stets auf dem Laufenden erhalten.