

Heilungen zu erreichen, wodurch schwere, eingreifende und verformende Operationen in den meisten Fällen vermieden werden können. Es ist also eine wertvolle neue Waffe zur Bekämpfung der Tuberkulose. Im ähnlichen Sinn äußerte sich auch Professor Erich Müller, der gebildete Fälle von Lungentuberkulose demonstrierte, ferner der bekannte Internist Thalheim, der von einer „Umformung der Konstitution“ sprach, die durch das Mittel erzielt würde.

Geheimrat Professor Kraus sagt über das neue Heilmittel u. a.: „Wenn wir mit dem Friedmannschen Verfahren ein Mittel gewinnen, das einfacher, schneller und dauerhafter in seiner Wirkung ist als die bisherige Behandlungsweise, wäre dies schon massenhaft genug. Einfacher für den Patienten als eine moderne Tuberkulosekur ist das Verfahren gewiß.“

Die in Wien mit Friedmanns Mittel gesammelten Erfahrungen werden in einer der nächsten Sitzungen der L. f. Gesellschaft der Ärzte zur Debatte kommen.

Ein aviatischer Gedentag.

Die Erfolge Wrights im Menschenflug.

Vor zehn Jahren, am 17. Dezember 1903, flog der Doppeldecker des amerikanischen Brüderpaars Orville und Wilbur Wright 200 Meter weit über den Dünen von Kitty Hawk in Nordkarolina dahin. Es war das erstemal, daß ein ballonloser Apparat sich frei vom Boden erhob und den Flieger durch die Rüste trug. Die Brüder Wright legten ihre Versuche im geheimen fort und traten erst an die Öffentlichkeit, als es ihnen am 20. September 1904 gelungen war, im Kreisflug zum Abflugort zurückzukehren. Ihre Berichte wurden anfangs für amerikanischen Bluff gehalten; erst als eine staatliche Kommission den Flügen beigewohnt und der berühmte Professor Graham Bell am 22. November 1906 in einer Sitzung der National Academy of Science in Boston mitgeteilt hatte, die Brüder Wright hätten das Flugproblem praktisch gelöst, fanden die „fliegenden Brüder“ Glauben und Anerkennung.

Die Vorgeschichte der Wrightschen Erfolge ist wesentlich mit dem Namen Otto Lilienthal verknüpft. Dieser geniale Berliner Ingenieur beobachtete durch 20 Jahre den Flug seiner Vögel, die sich ohne Flügelschlag in der Luft schwebend erhalten, und ging 1891 daran, diesen Flug nachzuahmen. Im Sinne seines bekannten Ausspruchs: „Eine Flugmaschine: erfinden, heißt gar nichts, — sie bauen, nur wenig, — sie versuchen, in alles,“ demonstrierte er nicht erst lange seine Modelle, sondern versuchte zu fliegen. Die ersten Versuche mit seinem Gleitflieger unternahm er von einem Sprungbrett aus geringer Höhe und flog so sieben Meter weit; nach zahlreichen Verbesserungen seines Apparats vollführte er bis 1896 Gleitflüge in einer Ausdehnung von 200—300 Metern. Jetzt wollte er darangehen, einem Apparat einen Motor einzubauen, der eine Schraube in Tätigkeit setzen würde. Diese Absicht hatte ihn, dessen frühere Versuche vor allem der Erhaltung der Stabilität in der Luft gegolten hatten, zweifellos zur Lösung des Flugproblems geführt, d. h. er hätte der Welt eine frei vom Boden aufsteigende, freistehende und lenkbare Flugmaschine geschenkt, wäre er nicht am 9. August 1896 infolge eines Konstruktionsfehlers seines Apparats und anderer besonders ungünstlicher Umstände tödlich verunglückt.

Lilienthal ist bei Lebzeiten viel verspottet worden und hat in seinem Vaterland nur wenig Schule gemacht. Sein erster Schüler in England war der unglückliche Pilcher, der am 30. September 1899 gleich seinem Meister bei einem Gleitflug ums Leben kam. In Frankreich waren es der bekannte Sportsmann Archdeacon und der Artilleriehauptmann G. Fieber, welche Lilienthals Richtung vertraten; doch verhielten sich die Franzosen im allgemeinen ablehnend gegen den deutschen Erfinder und nannten seine Gleitflieger verächtlich „lenkbare Fallschirme“.

In Amerika dagegen fanden Lilienthals Versuche frühzeitig die verdiente Würdigung. Bereits 1896 experimentierte im Sinne Lilienthals der gelehrte Ingenieur Chanute in der Nähe von Chicago am Michigansee. Da er selbst ein alter Mann war, führte für ihn sein Assistent Perryng die Versuche aus und später gestellte sich ihnen Averyn bei. Chanute war es nun, der im Jahr 1900 mit den Brüdern Orville und Wilbur Wright in Verbindung trat und deren erste Schritte auf dem Gebiet der Aviatik leitete. So wurden die Brüder Wright indert Schülern des Deutschen Lilienthal, dem durch ein trauriges Verhängnis die Priorität des Erfolges verlagert blieb.

Die Priorität der Erfindung dürfen die Amerikaner freilich nicht in Anspruch nehmen, hat doch bereits 1877 in Oesterreich der geniale Wilhelm Arch sein Modell eines Drachensfliegers zum freien Flug gebracht, 1879 deutsche, französische und österreichisch-ungarische Patente genommen und 1880 sein Modell im Festsaal des Niederösterreichischen Gewerbevereins erfolgreich vorgeführt. Dieses Modell war mit einem Höhen- und Seitensteuer versehen, besaß elastische Segelflächenränder, einen Gummimotor und Schlittenlufen. Auf den letzteren gleitend nahm der Apparat, sobald der Motor arbeitete, selbständig Anlauf und flog in aufwärts gerichteter Bahn je nach der Steuerung geradeaus oder im Kreis. Bekannt sind die Kämpfe, die der geniale Mann

wegen Geldmangels, Unverständnis und Scheelsucht zu bestehen hatte. Als sich — sehr spät, aber doch — ein Komitee zur Finanzierung seiner Pläne gebildet und ihm einiges Kapital zur Verfügung gestellt hatte, scheiterte alles vorerst an der Schwierigkeit der Beschaffung eines geeigneten Benzinmotors für den großen Drachensflieger, der in der Bauhütte in Untertullnerbach bereits fertig aufgestellt war. Als dann die Mittel versiegt waren, griff die freigebige Hand des Kaisers und es schien, daß Arch endlich den modernen Motor-Aeroplan der Welt werde zeigen können. Wieder war es die Unzulänglichkeit des Motors, die alle Hoffnungen zunichte machte. Im Oktober 1901 verunglückte der Apparat auf dem Tullnerbacher Reservoir und wurde beim Herausziehen gänzlich zerstört. Arch gelang es nicht mehr, für weitere Versuche die nötigen Mittel zu bekommen. Selbst im Jahre 1909, als man im Ausland schon einwandfrei flog und das öffentliche Interesse für Aviatik sich von Tag zu Tag steigerte, verhallte seine Bitte an die Öffentlichkeit um Gelder zur Herstellung einer von ihm erfindenen Flugmaschine ohne Anlauf gänzlich wirkungslos. So mußte dieser erfindungsreiche, unermüdliche Geist im Februar dieses Jahres dahingehen, ohne sein Lebensziel erreicht zu haben, gekränkt, enttäuscht, beinahe vergessen.

Die Brüder Wright sind also vor zehn Jahren tatsächlich als die ersten geflogen. Welch glänzende Entwicklung das Flugwesen seither genommen hat, ist allbekannt. Zwei Zahlen lassen den kolossalen Fortschritt am deutlichsten erkennen: Ende 1905 war die Höchstleistung im Distanzflug 38 Kilometer und heute beträgt der Weltrekord, der ja gewiß bald wieder überboten werden wird, über 2200 Kilometer. Ebenso steht es mit dem Höhenflug. Als Wilbur Wright im Dezember 1903 in Anders eine Höhe von 115 Metern erreichte, feierte man diesen Erfolg als einen Triumph, heute fliegt Perreyon zweihundertfünfzigmal höher. Den Fortschritt der Flugtechnik illustrieren neben den Vierzehlfüßigen Begouss und Bedrines die Ergebnisse der Statistik, welche im Oktober 1913 nur mehr 0.15 Prozent Fliegerunfälle aufweisen. Gedenkt man schließlich des Umstands, daß am 15. Oktober dieses Jahres die erste offizielle Luftpost per Aeroplan, nämlich für die Strecke Paris—Bordeaux, eröffnet worden ist, so dürfte man kaum ohne Stau in feststellen, welche rasche Entwicklung die Flugtechnik seit dem ersten Wrightschen Aufstieg genommen hat.

Eine Brandkatastrophe.

Vater, Mutter und Sohn erstickt.

Man berichtet uns aus Feldkirch in Vorarlberg, 19. d.: In der vergangenen Nacht, kurz nach Mitternacht, brach im dreistöckigen Hinterhause des Hotels „zum Löwen“ (Eigentum des Kaufmanns Paul von Furtenbach) in der Altstadt Feuer aus. Es entstand in dem zu ebener Erde gelegenen Stadel des Gebäudes, und da alles schlief, konnte sich das Feuer auch ausbreiten.

Die Feuerwehr war nach dem Alarm sehr rasch zur Stelle, sie bemühte sich auch mit anderen um die Rettung der im Hause wohnenden Parteien. Vor dem Hinterhause waren aber Hindernisse (ein Garten, Zäune und Gitter), so daß die Rettung der Parteien sowohl als auch die Lokalisierung des Brandes sehr erschwert war. Die im ersten und zweiten Stockwerke wohnenden Leute wurden mit Hilfe von Leitern, mit dem Notdürftigsten oder gar nicht bekleidet, glücklich aus dem brennenden Gebäude gebracht und mit Lebensgefahr gerettet, aber es war nicht mehr möglich, die im dritten Stockwerke wohnende Tagelöhnersfamilie Barbier rechtzeitig aus dem Hause zu bringen, Feuer und Rauch verhinderten das Vordringen der Rettungsmannschaft bis zum dritten Stockwerke, wo die armen Leute wohnten.

Die Familie Barbier bestand aus Mann und Frau und zwei Kindern, einem etwa 12jährigen Knaben und einem jüngeren Mädchen. Die verzweifelten Eltern, welchen es wohl in erster Linie um die Sicherung ihrer Kinder zu tun war, ließen das Mädchen vom dritten Stock in den Hofraum hinabfallen, um es auf diese Weise zu retten. Das Kind fiel auf einem Blechdach auf und blieb im Hof schwerverletzt liegen. Es hatte sich beide Hüfte gebrochen und auch schwere innere Verletzungen zugezogen. Vater und Mutter sowie der Knabe waren nicht mehr zu retten. Die Armen erstickten in dem furchtbaren Rauch. Heute, nach dem Brande, fand man ihre Leichen in dem Zimmer, das noch völlig unversehrt ist. Sonst ist das ganze Haus abgebrannt. Das durch den Sturz vom dritten Stockwerk schwerverletzte Mädchen wurde im sterbenden Zustand ins Spital gebracht.