

Bezugspreise:	
für Einz. und wochn:	Mit Postverendung im
Monatlich 1.20	Inlande:
Vierteljährig 3.60	Monatlich 1.80
Halbjährig 7.20	Vierteljährig 5.40
Jahrespreis 14.40	Halbjährig 10.80
Zustellung in des Haus	Jahrespreis 21.60
per Monat 20 A.	
Der Bezug kann mit jedem Tage beginnen, muß aber mit einem Monatsfug enden.	
Einzeln Nummer 10 A. Sonntags mit der Unterhaltungsbeilage 20 A.	
Mit Postverendung im Auslande	
bei direkter Zustellung:	
Deutsches Reich für jeden Monat 3.-	
Nach den übrigen Ländern des Westpostkreises für jeden Monat 4.-	

Tages-Post.

Redaktion:
 Platz, Promenade 23, 1. Stod.
Administration und Expedition:
 Platz, Promenade 23, ebenerdig.
 Eigene Verlagsstellen: Platz, Landstraße 49 (Ausschreibungs-Bureau), Humboldtstraße 22, Stadthofstraße 13 A. Wiener Reichsstraße 41 A. — Urfahr, Hauptstraße 43. — Weis, Raderstraße 9.
 Verlagsstellen: In allen Tabaktrafen und Gemischtwarenhandlungen, wo Platte „Tages-Post“ hier zu haben“ aushängen
 Ausgabe mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich um 1/2 7 Uhr abends mit dem Datum des folgenden Tages. Schluß der Inseraten-Nebnahme für denselben Tag 12 Uhr mittags. — Manuskripte werden nicht rückgesendet.

Redaktion: Telephon 248, interurban 18. Administration 263.

N^o 129. Platz, Sonntag den 9. Juni 1912. 48. Jahrgang.

Die Fortsetzung des Sonntagsromans „Die heilige Pflicht“ befindet sich auf Seite 17 und 18, der tägliche Roman „Glück und Segen“ auf Seite 33.
 Weiter enthält die Beilage auf Seite 17, 18, 19 und 20 die Feuilletons „Cäsar Borgia“ von J. Newald und „Ein neuer Stern“ von Dr. A. Glaser.
 Der Briefkasten ist auf Seite 19, 20, 21 und 22 zu finden.

Zum Tode Wilbur Wrights.

Von Karl Marilaun.
 Auf den Sanddünen von Kitty Hawk sah er, jahrelang, der merkwürdige Mann mit dem ernstesten, schweigend verbissenen Vogelgesicht, dessen Mundwinkel stets ironisch verzogen waren. Der typische Amerikaner mit den zu langen, schlankfernden Gliedmaßen, der angriffs-lustig, schnabelartig vorspringenden Nase und dem dünnen, schmallippigen Mund. Amerikanisch waren auch seine Augen, vor allem wohl diese Augen. Grau, glanzlos, verkniffen hinter gelben Lidern, sahen sie doch den Dingen ihr Wesen ab. Träge blinzeln, wenn Menschen in der Nähe waren; phlegmatisch auf einen Punkt starrend, während ein krauses, eigenwilliges Lächelnspiel um die eingekunkelten Schläfen spielte und so wohl Zeugnis ablegte von der nie ruhenden, gewaltigen Gedankenarbeit eines Kopfes, den sie nun viel zu früh sechs Schuh tief unter die Erde gebettet haben.
 Auf dem Flugfeld von Kitty Hawk haben wir ihn so gesehen, Wilbur Wright, während eines seiner kurzen Aufenthalte auf dem Boden des alten Kontinents. Ein Businessmann, der ein großer Erfinder war. Der nuchternste, schweigendste, ungelächelteste aller Sterblichen, der die Menschheit aus einer alten Abhängigkeit für immer erlöst hat. Auf dem Berliner Wright-Schuppen wehte die amerikanische Flagge. Wilbur war hier. Zeitungsbericht-erflatter und Photographen umstanden lustern, mit ge-lückten Bleistiften und aufgeschlachten Apparaten die riesige Schiene, aus der der ungeheilige Mann kaum einmal wäh-rend seines zwanzig Stunden dauernden Arbeitstages hervorkam. Wie verwahren schien er mit seinem doppel-schwingigen, ungeheuren Vogel, an dem er ruhelos herum-bosseln konnte, im östlichen Mechanikertittel, mit seinen flahlharten, mageren, fälschen Monteurhänden. Ein Ein-samer war der Mann von jeher gewesen; einsam aus Wille, Stolz und Ueberzeugung. Einsam aus Geringschätzung alles dessen, was mit seiner großen Idee, mit der Er-reichung seiner Lebensaufgabe nicht in irgend einem Zu-sammenhange stand. Diese Lebensaufgabe aber war, man weiß es: die Menschheit aus ihrer jahrtausendealten Ab-hängigkeit von Erde und Meer zu befreien. Das Luft-

reich zu erobern, war der übermenschlich kühne Gedanke, der sich in diesem schmalen, hochgetürmten, häßlichen Vogel-kopf festgenistet hatte und im Verlaufe von zwei Jahr-zehnten mühevoll zur Wirklichkeit heranreife. Denn Wilbur Wright, der Einsame in der selbstgewählten Ver-bannung auf den Sandhügeln von Kitty Hawk, hatte nicht das Zeug zum unfruchtbaren Theoretiker, zum wirklichkeits-scheuen Mathematiker. Vom kindlichen Spiel, bis zur Er-reichung des Lebensziels beherrschte den seltsamen Mann ein einziger Gedanke, ein großes Wollen; und so jung er gestorben ist, hat er doch noch die endliche Verwirklichung seines Traumes erlebt: er ist geflogen! Der erste Mensch, der sich auf wirklichen Flügeln über den alten Mutterboden der Erde emporzuheben vermochte, ist dieser welt- und menschen-scheue Amerikaner gewesen, der unseren bürger-lichen Annehmlichkeiten und Tugendgefühlen so weit aus dem Wege ging und seine Brust von der seltsamsten, einem Menschen vergonnener Empfindung weiten ließ: der Freude zu fliegen. Sein graues, kalt wägendes Auge hat zum erstenmal, seit sich dieser Stern durch's Universum dreht, aus Klarhöhen zur grünen Erde heruntergesehen. Vor dem witternden, spähenden, lauenden Jagdhunds-blick dieses nuchternsten Amerikaners rollte sich die Däne, der heranströmende Wogenstrom des Ozeans, Frucht-feld und ungemessene Gebirgsweite zu einem einzigen, unge-heuren Teppich auf, über dem er im Wirbelwind des Pro-pellers hinwachte, dahinslog; ein Bruder der Vögel, Ge-fährte der Wolken, Ueberwinder der Erde.
 Er pflegte zu sagen, daß die Möwen zwischen Meer und Däne seine eigentlichen und einzigen Lehrmeister ge-wesen seien. Und alle seine Erfolge bauten sich auf der unumstößlichen Ueberzeugung auf, „daß das, was anderen Lebewesen möglich ist, auch für den Menschen erreichbar sein muß“. „Die Natur“, schrieb er, „hat dem Vogel die Mittel gegeben, sich ohne Anstrengung in der Luft zu er-halten. Der Mensch kann es auch. Er ist nur gezwungen, diese Mittel erst zu erforschen.“
 Der Erforschung dieser in uns schlummernden und in all den Jahrzehntausenden, die wir über diesen Planeten hinfrieden, noch nicht geweckten Kunst des Fliegens hat Wilbur Wright sein ganzes, viel zu früh geendetes Leben gewidmet. Die Natur selbst sah diesen Menschen nach dem Ebenbild der Vögel gemodelt zu haben. Seine späh-en den Raubvogelangen, seine ungeheure, witternde Nase, sein knochiger Geierischädel — all das mochte an einen der Be-herrscher des dritten Reiches erinnern, an einen Sabicht oder Raubfalken, der einsam im Blau seine Kreise zieht. Man mußte diesen seltsamen Zauberer sehen, wenn er wie selbstgeheimet zwischen den Schwingen seines Apparates sah und die eine seiner mageren Hände zum Zeichen des Starts emporhob. Dann straffte ein ungeheurer Wille

dieses hohlwangige, glattrasierte Gesicht; seine phlegmatisch blinzeln Augen weiteten sich und wie eins geworden mit seinem fliegerei raste er dahin, fort, hinauf, schraubte sich dem von ihm als Ersten bezwungenen Lustreich ent-gegen, segelte dem Vogelruf und Wollenzug nach und stieg zur Erde herunter, um entzauert, ernüchtert, mit seinem alten ironischen Grinsen um den Mund übers Feld in seinen Schuppen zu schlendern. So hat man ihn kennen gelernt, als er seine Erfindung zum erstenmal in Europa vorführte; und der seither gefommene Ruhm hat nichts am Bilde dieses Mannes zu ändern vermocht. Wilbur Wright ist zeitlebens ein Einsamer geblieben, von allen Welt-dingen und Menschenfreuden abgekehrt, ohne Frau, ohne Freund, nur von einer einzigen, großen Idee erfüllt, für die er tausendmal sein Leben eingelegt hat.
 1894 war es, als die Bewohner von Großlichterfelde bei Berlin Zeugen eines der seltsamsten Schauspiele wurden, das diese alte Erde je gesehen hat. Ein deutscher Ingenieur, Otto Lilienthal, ließ sich dort vermittelst eines recht um-ständlichen Systems tragbarer Leinwandflächen von einem künstlich aufgeschichteten Stigel herunter. Der alte Fliege-wahn, der von jeher in Menschengehirnen pulste, schien hier zum erstenmal zu einem greifbaren Ergebnis ge-kommen zu sein. Denn hier flog wirklich und tatsächlich ein Mensch, freilich nur Sekunden und wenige Meter weit; aber immerhin ohne Ballon, ohne Gas, einzig durch die Tragkraft seiner künstlichen Schwingen. Otto Lilienthal, dessen Versuche eine ungeheure Zahl von Neugierigen in den stillen Berliner Vorort hinauslockten, verunglückte bei einem dieser Fliegerexperimente, die man ja heute nicht anders als möglich gelungene Lustsprünge nennen kann. Sein Blut rötete den märkischen Sand und sein Name steht als der eines Blutzugens der Flugidee ganz am Anfange des Jahrhunderts des Fluges. Was dem deutschen Ingenieur zu erreichen nicht glücken konnte, griffen drüber in der neuen Welt zwei Amerikaner auf. Wilbur und Orville Wright, zwei Söhne des Bischofs Mil-ton Wright aus Dayton im Staate Ohio, beschäftigten sich seit Kindheitstagen schon mit dem Flugproblem, das ihnen mit den Jahren zum Lebenszweck werden sollte. Wilbur hat in seiner wortfargen Weise selbst erzählt, daß sein Vater im Spätherbst des Jahres 1878 mit einem neu-artigen Spielgerät nach Hause kam, das, in die Luft ge-worfen, nicht zur Erde sank, sondern zum Staunen der Knaben durchs Zimmer flog, an die Decke stieg und nach einer Weile erst auf dem Zimmerboden „landete“. Es war eine Art von primitivem Flugzeug, ein Kinderspiel aus Bambusstäben, Papier und Rostschrauben, das man damals auf den Straßen verkaufte. „Wir tauchten“, sagte Wilbur Wright, „das Ding „Fledermaus“. So ein zartest Spiel-werk ist in den Händen kleiner Zungen von kurzem Be-stand. Die „Fledermaus“ war bald zerstört, aber die Er-

innerung wirkte fort; wir begannen damit, solche Fleder-mäuse selbst zu verfertigen, eine immer größer als die andere. Aber zu unserem Entsetzen mußten wir ent-decken: je größer das Ding wurde, um so schlechter flog es. So verloren wir die Lust und zogen es vor, gleich den anderen Knaben unsere Drachen steigen zu lassen. Erst als wir älter wurden, begannen wir uns wieder mit der „Fledermaus“ zu beschäftigen.“
 Zur Zeit, als die Brüder durch eine kurze Zeitungs-notiz vom Tode Otto Lilienthals erfuhren, betrieben sie im Staate Ohio eine aufstehende Fahrradfabrik, die ihnen die finanziellen Grundlagen für ihre jahrelangen Versuche mit der Flugmaschine bieten mußte. Gleich dem deutschen Ingenieur begannen sie damit, das Fliegen sozusagen am eigenen Leibe kennen zu lernen. Sie hielten sich an den weltvergeffenen Sanddünen North-Carolinas an und voll-brachten hier, ohne von menschlicher Neugierde gestört zu werden, ihre ersten Fliegschritte. Es dauerte aber nicht allzu lange, bis die Versuche der Brüder bekannt wurden und sonderbare Gerüchte über ihre Erfolge durchzusichern be-gannen. So hieß es, daß sie im Gegensatz zu dem ver-unglückten Ingenieur Lilienthal keines Stigels für den Abflug bedurften. Ein kräftiger Stoß von zwei Männern genügte, um den Apparat in die Lüfte zu treiben. Nicht nur geradeaus, sondern in Kurven, in vogelflugähnlichen Rechts- und Linkswendungen steuerten die in das Rahmen-werk gespannten Brüder durch die Luft und vermochten schließlich auch schon den kräftigsten Gegenwinden siegreich zu widerstehen. Im Sommer des Jahres 1901 sollen sie bereits über hundert Flüge ohne einen einzigen nennens-werten Unfall durchgeführt haben.
 Die Brüder blieben indessen bei diesen Erfolgen keineswegs stehen, sondern betrachteten sie im Gegenteil bloß als Vorarbeiten für die eigentliche Lösung des Flug-problems. Im Jahre 1903 ließen sie in ihrer Fahrrad-fabrik einen Motor bauen und nahmen nun neuerdings mit dem in ihre Flugmaschine eingebauten Motor ihre Versuche auf. Die sie übrigens streng geheimzuhalten mußten. Bei aller Genialität hat es den Wrights eben nie am praktischen Amerikanismus gefehlt. Nach so vielen Jahren kostspieliger Experimente, schrieb einst Wilbur Wright, mußten wir darauf bedacht sein, unsere Erfindung nutzbringend zu verwerten und so die Summen herein-zubringen, die zur Fortführung unserer wissenschaft-lichen Arbeiten erforderlich waren. Den ganzen Sommer 1903 dauerten die Versuche mit dem eingebauten Motor; es wurde Winter und im März 1904 erschienen, von den Brüdern lanciert, eine Nachricht in den Blättern, die zu-nächst so übertrieben, so unglaublich und „amerikanisch“ klang, daß man in Europa nicht lächelnd geneigt schien, das ganze für einen Bluff zu halten. „Am Vormittag des

17. Dezember“, schreiben die Brüder, „zwischen 11 und 12 Uhr, ist eine viertel englische Meile nördlich vom Mill-Devil-Sandhügel bei Kitty-Hawk in Dare County (North-Carolina) in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ein weltgeschichtliches Ereignis eingetreten: die erste wirk-liche Flugmaschine ist geflogen!“ Diese Nachricht erregte natürlich in Laienkreisen ungeheure Vegetierung und überschwängliche Hoffnungen. Unter Jagdsleuten war man um so zurückhaltender und dachte an eine der amerikani-schen Enten, die manchmal von geschäftstreibigen Reportern auf Europa losgelassen werden. Ueber die angeblich über alles Erwarten günstig verlaufenen Versuche der Wrights wurden dann noch einige Details bekannt, die noch un-glaublicher als die erste Reklamemotiv lauteten. 59 Mi-nuten, hieß es, hätten sich die Brüder in den Lüften zu halten vermocht. Ein Jahr später wurde der erste Kreis-flug vollbracht: die Maschine flog zum Startpunkt zurück, und einen Monat später konnten bereits vierzehnhundert Ki-lometer Weststrecke zurückgelegt werden. Noch größerer Auf-sehen erregten die Berichte der Brüder über ihre Erfolge im Sommer 1905. So wurden am 26. September 17.9 Kilometer in 18 Minuten zurückgelegt, am 5. Oktober bereits 38.9 Kilometer in ebensoviele Minuten. So gar Passagierflüge unternahmen die Wrights in diesem Jahre, dem Geburtsjahre der modernen Aviatik.
 Zur selben Zeit bekam man in Europa die ersten Bilder dieser wunderbaren Maschine zu sehen. Das war aber auch alles und die Brüder fielen nun ziemlich unver-mittelt in ihre frühere Taktik des Schweigens und Geheim-haltens zurück. Während man in Frankreich nun auch schon zu fliegen anfang, wurde es von den Wrights wieder einmal ganz still. Sie saßen oben in ihren nordamerikani-schen Dünen, ließen nichts von sich hören und schickten die aus Deutschland gekommenen Jagdsleute, die Erkundigungen einholten wollten, ohne Antwort zurück.
 So kam es, daß die seltsamen Brüder nahe daran waren, in Europa vergessen oder als Schwindler achsel-zuckend abgetan zu werden. Auf französischem Boden wurden unterdessen die ersten Fliegerversuche angestellt, bessere Lustsprünge, die beinahe nicht an die von den Wrights gemeldeten Sensationsleistungen heranreichten. Da reiste im Sommer 1908 Wilbur Wright nach Europa, ließ sich auf den Wiesen von Le Mans einen Schuppen zur Unterbringung seines Apparates bauen und stieg vor einer unermesslichen Zuschauermenge auf. Damit bewies er mit einem Schlage, daß die bisherige Zurückhaltung der Brüder ein amerikanischer Geschäftstaktik gewesen war, daß sie sich einfach nicht in die Karten sehen lassen und erst mit vollendeten Leistungen vor die Welt treten wollten. 1 Minute 45 Sekunden hielt sich Wilbur bei seinem ersten Flug in Frankreich in der Luft und brach bald darauf mit

acht Minuten ununterbrochener Flugdauer jeden von Fran-zen bisher aufgestellten Rekord. Im September, wäh-rend sich Orville Wright in Amerika produzierte, flog Wil-bur in Frankreich bereits eineinhalb Stunden, stieg bis zu einer Höhe von 119 Meter und legte eine Strecke von 124.8 Kilometer zurück. Damit war die Ueberlegenheit der beiden Amerikaner glänzend festgestellt. Wilbur unter-richtete bereits seine ersten Schüler und konnte auf dem Flugfeld von Pau seine Maschine dem englischen und spanischen König vorführen. Seine für die damalige Zeit verblüffenden Erfolge setzten sich auch entsprechend in Geld um; zum Welttrium, der den Namen der Brüder über die ganze bewohnte Erde hintrug, gefolgte sich der finanzielle Erfolg. Die Wrights' Apparate waren die einzige brauchbare Flugmaschine und vermochten auf der ersten großen Flugwoche, die 1909 zu Reims veranstaltet wurde, alle Konkurrenzmaschinen zu schlagen. Wilbur reiste nach Amerika zurück, seine Schüler aber flogen nun schon über Stadt und Land. Graf Lambert machte seinen ungeheuren Aufstieg machenden Flug über Paris und den Eiffelturm und die Wrights hatten mittlerweile schon alle Hände voll zu tun, um die unbefugten Nachahmungen ihrer Maschinen abzuwehren. Man hat den Erfindern die zahllosen Pro-zesse, die sie zu jener Zeit zu führen begannen, sehr übel genommen. Aber diese totkräftigen Menschen waren eben, man darf dies nicht vergessen, durch und durch Amerikaner. Geschäftsleute, die sich um den finanziellen Erfolg ihrer Erfindung nicht vrellen lassen wollten. Ein Unterblicher mag vor allem Wilbur Wright sein, dessen Kopf die Pläne entwarf, für deren Ausführung der jüngere Orville keine Hand berührte. Einen Helden des technischen Zeitalters wird man diesen früh geschiedenen Wilbur nennen, aber sein Wesen hatte ganz und gar nichts vom Pathos des „großen“ Mannes. Nüchtern, energisch, zäh, ausdauernd ist Wilbur Wright gewesen und die Menschheit kann heute kaum ermesen, welcher Schaden der Fluglache durch den frühen Tod dieses Meisters ausgefügt wurde. Wieviele Ge-danken und Ideen, die dieser praktisch-geniale Kopf zu fassen und verwirklichen imstande war, mögen mit ihm be-graben sein! Wilbur Wright, der Sechshundseinsigjährige, hätte der Menschheit noch manches zu geben vermocht. Er ist zu früh einem launenhaft tödlichen Unfall, einer spieß-bürgerhaft törichten und heimtückischen Krankheit zum Opfer gefallen. Sein Name aber, der eines unheimlichen Helden unseres eisernen Zeitalters, wird mit unaus-löschbaren Buchstaben in der Menschheitsgeschichte verzeich-net bleiben. Den Traum unzähliger Menschengeschlechter und die stärkste Sehnsucht der Weisen aller Zeiten hat dieser Sohn des modernen Amerikas als Erster zu verwirk-lichen vermocht.