

Bezugspreise:
für Linz und Urfahrt: Mit Postverbindung im
Monatlich . . . K 1.20
Vierteljährig . . . 3.60
Halbjährig . . . 7.20
Ganzzählig . . . 14.40
Zahlung in das Haus . . .
per Monat 20 h.
Der Bezug kann mit jedem Tage beginnen, muß aber
mit einem Monatsablauf enden.
Einzelne Nummer 10 h. Sonntags mit der Unterhaltung
beilage 20 h.

Mit Postverbindung im Auslande

bei direkter Zustellung:
Deutsches Reich für jeden Monat K 3.-
Nach den übrigen Ländern des Weltpostvereines
für jeden Monat 4-

Tages-Post

Nr. 129.

Redaktion: Telefon 248, Innenstadt 18.

Administration 263.

48. Jahrgang.

Redaktion:
Linz, Promenade 23, 1. Stock.

Administration und Expedition:
Linz, Promenade 23, ebenerdig.

Eigene Verschleißstellen: Linz, Landstraße 49 (Neustädtisches Vereinshaus), Humboldtstraße 22, Stodholzstraße 15a. — Wiener Meidlingerstraße 41a. — Urfahrt, Hauptstraße 43. — Wels, Mühlstraße 9.

Verschleißstellen: In allen Postämtern und Gemeindeverwaltungen, wo Plakate „Tages-Post“ hier zu haben“ aufhängen.

Ausgabe mit Rücksichtnahme der Sonn- und Feiertage täglich um 1/2 Uhr abends mit dem Datum des folgenden Tages Schluß der Postreiten. Übernahme für denselben Tag 12 Uhr mittags. — Manuskripte werden nicht rückgesandt.

Die Zusammensetzung unserer jüngsten Veröffentlichungen kann

Die Fortsetzung des Sonntagromanes „Die heilige Pflicht“ befindet sich auf Seite 17 und 18, der tägliche Roman „Fluch und Segen“ auf Seite 35.

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. Gläser.

Der Briefkasten ist auf Seite 19, 20, 21 und 22 zu finden.

Zum Tode Wilbur Wrights.

Von Karl Marilan.

Auf den Sanddünen von Kitty Hawk saß er, Jahre, Jahrzehnte lang, der merkwürdige Mann mit dem ernsten, schweigsamen verbissenen Vogelgesicht, dessen Mundwinkel stets ironisch verzogen waren. Der typische Amerikaner mit den zu langen, schlanken Gliedmaßen, der angriffsstark, schnabelartig vorpringenden Nase und dem dünnen, schmalrippigen Mund. Amerikanisch waren auch seine Augen, vor allem wohl diese Augen. Grau, glanzlos, verkniffen hinter goldenen Lidern, sahen sie doch den Dingen ihr Wesen ab. Träge blinzelnd, wenn Menschen in der Nähe waren; phlegmatisch auf einen Punkt starrend, während ein frisches, eigenwilliges Fältchenpiel um die eingefunkenen Schläfen wütete 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 Johannisthal 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 nüchternste, schweigsame, ungeschickteste 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. Zeitungsberichterstattungen und Photographen umstanden lüstern, mit gesuchten Bleistiften und aufgewinkelten Apparaten die riesige Scheune, aus der der ungeheure Mann kaum einmal während seines zwanzig Stunden dauernden Arbeitstages hervorkam. Wie verwachsen schien er mit seinem doppelschwungigen, ungeheuren Vogel, an dem er ruhelos herumbosseln konnte, im ölsledigen Mechanikerkittel, mit seinen Stahlketten, mögerten, faltigen Monteurhänden. Ein Einfaumer war der Mann von jeher gewesen; einsam aus Wille, Stolz und Überzeugung. Einsam aus Geringschätzung alles dessen, was mit seiner großen Idee, mit der Erreichung seiner Lebensaufgabe nicht in irgend einem Zusammenhang stand. Diese Lebensaufgabe aber war, man weiß es; die Menschheit aus ihrer jahrtausendealten Abhängigkeit von Erde und Meer zu befreien. Das Lust-

reich zu erobern, war der übermenschlich kühne Gedanke, der sich in diesem schmalen, hochgetürmten, häßlichen Vogelkopf festgenietet hatte und im Verlaufe von zwei Jahrzehnten mühevoll zur Wirklichkeit herantastete. Denn Wilbur Wright, der Einname in der selbstgewählten Verbannung auf den Sandhügeln von Kitty Hawk, hatte nicht das Zeug zum unfruchtbaren Theoretiker, zum wirklichkeitshaften Aestheten. Vom kindlichen Spiel, bis zur Erreichung des Lebenszwecks 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 geslagen! Der erste Mensch, der sich auf wirklichen Flügeln über den alten Mutterboden der Erde emporzuheben vermochte, ist dieser welt- und menschenhache Amerikaner gewesen, der unseren bürgerlichen Annahmen und Tugendgefühlen so weit aus dem Wege ging und seine Brust von der seltamsten, einem Menschen vergönnten Empfindung weiten ließ: der Freude zu fliegen. Sein graues, fast wogendes Auge hat zum erstenmal, seit sich dieser Stern durch's Universum dreht, aus Klarschönen zur grünenden Erde heruntergeschaut. Vor dem witternden, spähenden, lauernden Jagdhundsblick dieses müchtersten Amerikaners sollte sich die Erde, der heranstürmende Wogen Schwung des Ozeans, Fruchtfeld und ungemeine Gebirgsweite zu einem einzigen, ungeheuren Teppich auf, über dem er im Wirbelwind des Propellers hinwegflog, dahinslog; ein Bruder der Vögel, Gefährte der Wölfe, Überwinder der Erde.

Er pflegte zu sagen, daß die Mönche zwischen Meer und Düne seine eigentlichen und einzigen Lehrmeister gewesen seien. Und alle seine Erfolge bauten sich auf der unumstößlichen Überzeugung auf, „dab 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 erhalten. Der Mensch kann es auch. Er ist nur gezwungen, diese Mittel erst zu erforschen.“

Der Erforschung dieser in uns schlummernden und in all den Jahrzehntauenden, die wir über diesen Planeten hinkriechen, noch nicht geweckten Kunst des Fliegens hat Wilbur Wright sein ganzes, viel zu früh geendetes Leben gewidmet. Die Natur selbst läßt diesen Menschen noch dem Ebenbild der Vögel gemodelt zu haben. Seine spähen-den Raubvogelaugen, seine ungeheure, witternde Nase, sein knochiger Geierschädel — all das möchte an einen der Herrscher des dritten Reiches erinnern, an einen Habicht oder Raufalken, der einst im Blau seine Kreise zieht. Man mußte diesen seltsamen Zauberer sehen, wenn er wie festgeschniedet zwischen den Schwingen seines Apparates saß und die eine seiner mageren Hände zum Zeichen des Starts emporhob. Dann straffte ein ungeheuer Wille

dieses hohlwangige, glattrosierte Gesicht; seine phlegmatisch blinzelnden Augen weiteten sich und wie eins geworden mit seinem Flieger rasie er dahin, fort, hinaus, schraubte sich dem von ihm als Ersten bezwungenen Luftreich entgegen, jegelte dem Vogelruf und Wolkenzug nach und stieg zur Erde herunter, um entzaubert, 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 vorsührte; und der seither gekommene Ruhm hat nichts amilde dieses Mannes zu ändern vermocht. Wilbur Wright ist seiterbens ein Einamer geblieben, von allen Weltlingen und Menschenfreuden abgelehnt, 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 Großbritterfelde bei Berlin Zeugen eines der seltamsten Schauspiele wurden, das diese alte Erde je gesehen hat. Ein deutscher Ingenieur, Otto Lilienthal, ließ sich dort vermittelst eines recht umständlichen Systems tragbarer Leintandflößen von einem fünfzigfach geschichteten Hügel herunter. Der alte Fliegewahn, der von jeher in Menschengehirnen spulte, schien hier zum erstenmal zu einem greifbaren Ergebnis gekommen zu sein. Denn hier flog wirklich und tatsächlich ein Mensch, freilich nur Gefunden und wenige Meter weit; aber immerhin ohne Ballon, ohne Gas, einzig durch die Kraft seiner künstlichen Schwingen. Otto Lilienthal, dessen Versuche eine ungeheure Zahl von Neugierigen in den stillen Berliner Vorort hinauslockten, verunglücte bei einem dieser Flugversuche, die man ja heute nicht anders als mögig gelungene Luftsprünge neunen kann. Sein Blut rötete den märkischen Sand und sein Name steht als der eines Blitzezeugen der Flugidee ganz am Anfang des „Jahrhunderts des Fluges“. Was dem deutschen Ingenieur zu erreichen nicht geladen konnte, griffen drüber in der neuen Welt zwei Amerikaner auf. Wilbur und Orville Wright, zwei Söhne des Bischofs Milton 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 wortkargen Weise selbst erzählt, daß sein Vater im Spätherbst des Jahres 1878 mit einem neuartigen Spielgerät noch häufig kam, das, in die Luft geworfen, nicht zur Erde sank, sondern zum Staunen der Knaben durchs Zimmer flog, an die Decke stieß und nach einer Weile erst auf dem Zimmerboden „landete“. Es war eine Art von primitivem Flugzeug, ein Kinderspielzeug aus Bambusstäbchen, Papier und Folie, das man damals auf den Straßen verkauft. „Wir tauschten“, sagte Wilbur Wright, „das Ding „Fledermaus“. So ein zartes Spielzeug ist in den Händen kleiner Jungen von kurzem Bestand. Die „Fledermaus“ war bald zerstört, aber die Er-

innerung wirkte fort; wir begannen damit, solche Fledermäuse selbst zu fertigen, eine immer größer als die andere. Aber zu unserem Erstaunen mußten wir entdecken: je größer das Ding wurde, um so schwächer 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 Zeitungsnachricht vom Tode Otto Lilienthals erfuhrten, betrieben sie im Staate Ohio eine gutgebende Fahrradfabrik, die ihnen die finanziellen Grundlagen für ihre jahrelangen Versuche mit der Flugmaschine bieten mußte. Gleich dem deutschen Ingenieur begannen sie damit, daß Fliegen sozusagen am eigenen Leibe kennen zu lernen. Sie siedelten sich an den weitvergessenen Sandküsten North-Carolinas an und vollbrachten hier, ohne von menschlicher Neugierde gestört zu werden, ihre ersten Gleitflüge. Es dauerte aber nicht allzu lange, bis die Versuche der Brüder bekannt wurden und sonderbare Gerüchte über ihre Erfolge durchzulatern begannen. So hieß es, daß sie im Gegenzug zu dem verunglückten Ingenieur Lilienthal seines Hügels für den Absturz 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 sie in das Rahmenwerk gepanzten 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 nennenswerten 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 Flugproblems. Im Jahre 1903 ließen sie in ihrer Fahrradfabrik einen Motor bauen und nahmen nun neuerdings mit dem in ihre Flugmaschine eingebauten Motor ihre Versuche auf, die sie übrigens streng geheimzuhalten wußten. Bei aller Genialität hat es den Wrights ebenso 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 hereinzubringen, die zur Fortführung unserer wissenschaftlichen Arbeiten erforderlich waren. Den ganzen Sommer 1903 dauerten die Versuche mit dem eingebauten Motor; es wurde Winter und im März 1904 erschien, von den Brüdern lanciert, eine Nachricht in den Blättern, die zunächst so übertrieben, so unglaublich und „amerikanisch“ klang, daß man in Europa nicht übel geneigt schien, das ganze für einen Bluff zu halten. „Am Vormittag des

17. Dezember.“ schrieben die Brüder, „zwischen 11 und 12 Uhr, ist eine vierzig Meile nordöstlich vom Kill Devil-Sandhügel bei Kitty-Hawk in Dare County (North-Carolina) in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ein weltgeschichtliches Ereignis eingetreten: die erste wirkliche Flugmaschine ist geflogen!“ Diese Nachricht erregte natürlich in Lateinreichen ungeheure Begeisterung und überchwängliche Hoffnungen. Unter Händlern war man um so zurückhaltender und dachte an eine der amerikanischen Enten, die manchmal von geschäftssüchtigen Reportern auf Europa losgelassen werden. Über die angeblich über alles Erwartete günstig verlaufenden Versuche der Wrights wurden dann noch einige Details bekannt, die noch unglaublicher als die erste Nellinenotiz lauteten. 50 Minuten, hieß es, hätten sich die Brüder in den Lüften zu halten vermocht. Ein Jahr später wurde der erste Kreisflug vollbracht: die Maschine flog zum Startpunkt zurück, und einen Monat später konnten bereits vierthalb Kilometer Weitkreis aufgezeigt werden. Noch größeres Aufsehen erzeugten 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 ebensoviel Minuten. Sogar Passagierflüge unternahmen die Wrights in diesem Jahre, dem Geburtsjahr der modernen Aviatik.

Bei 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 unvermittelt in ihre frühere Lottis des Schweigen und Geheimhaltens zurück. Während man in Frankreich nun auch schon zu fliegen anfing, wurde es von den Wrights wieder einmal ganz still. Sie saßen oben in ihren nordamerikanischen Dänen, ließen nichts von sich hören und schickten die aus Deutschland gekommenen Fachleute, die Erklärungen einholen wollten, ohne Antwort zurück.

So kam es, daß die seltsamen Brüder nahe daran waren, in Europa vergessen oder als Schwindler abgestempelt abgetan zu werden. Auf französischem Boden wurden unterdessen die ersten Flugversuche ange stellt, bessere Luftsprünge, 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 unermehrlichen Zuschauermenge auf. Damit bewies er mit einem Schlag, daß die bisherige Zurückhaltung der Brüder ein amerikanischer Geschäftsknauf 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 Franzosen bisher aufgestellten Rekord. Im September, während sich Orville Wright in Amerika produzierte, flog Wilbur 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 Überlegenheit der beiden Amerikaner glänzend festgestellt. Wilbur unterrichtete 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 legten sich auch entsprechend in Geld um; zum Weltruhm, der den Namen der Brüder über die ganze bewohnte Erde hintrug, gestellte 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 Aufschwung mächtigen 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 Projekte, die sie zu jener Zeit zu führen begannen, sehr übel genommen. Aber diese tollkötigen Menschen waren eben, man darf dies nicht vergessen, durch und durch Amerikaner, Geschäftsleute, die sich um den finanziellen Erfolg ihrer Erfindung nicht vellen lassen wollten. Ein Unsterblicher mag vor allem Wilbur Wright sein, dessen Kopf die Pläne entwarf, für deren Ausführung der jüngste Orville seine Hand berlich. Einen Helden des technischen Zeitalters wird man diesen früh gestorbenen Wilbur nennen, aber sein Wesen hatte ganz und gar nichts vom Pathos des „großen“ Mannes. Rüchtern, energisch, zäh, ausdauernd ist Wilbur Wright gewesen und die Menschheit kann heute kaum ermessen, welcher Schaden der Flugfach durch den frühen Tod dieses Meisters zugefügt wurde. Wie viele Gedanken und Ideen, die dieser praktisch-geniale Kopf zu fassen und verwirklichen imstande war, mögen mit ihm begraben sein! Wilbur Wright, der Gedächtnis für die Menschheit noch manches zu geben vermocht. Er ist zu früh einem launenhaft törichten Aufall, einer spießbürgerschaft törichten und heimtückischen Krankheit zum Opfer gefallen. Sein Name aber, der eines unentschuldeten Helden unseres Zeitalters, wird mit unauslöschbaren Gedächtnissen in der Menschheitsgeschichte verzeichnet bleiben. Den Traum unzähliger Menschengeschlechter und die stärkste Sehnsucht der besten aller Seiten hat dieser Sohn des modernen Amerikas als Erster zu verwirklichen vermocht.