

Amerikanische Flugkünstler.

Auch dem großen Publikum dürften die Namen des amerikanischen Erfinderpaars, der Brüder Orville und Wilbur Wright, nicht unbekannt geblieben sein. Sind doch seit etwa sieben Jahren fortwährend erstaunliche Nachrichten über die Leistungen dieser fliegenden Menschen zu uns gedrungen. Da nun gegenwärtig die beiden Erfinder nach mehrjährigem Schmelzen wieder in den Kampf um die Herrschaft der Luft eingetreten sind, so ist es am Ende nicht uninteressant, ihre bisherigen Erfolge und Leistungen in Kürze zusammenzufassen. Als der berühmte deutsche Flugkünstler Lilienthal am Ausgange der neunziger Jahre ein tragisches Ende fand, ging seine Idee nicht mit ihm zugrunde. In allen Ländern entstanden ihm begeisterte Jünger, die nach seinem Vorbilde den Gleits- und Segelflug übten. Das waren in Frankreich der Hauptmann Ferber, in England Pilcher, in Amerika Canute und die Gebrüder Wright. Den Engländer Pilcher traf daselbe traurige Schicksal wie Lilienthal, er stürzte sich mit seinem Aeroplan zu Tode. Der Franzose übte unermüdlich, aber seine Fortschritte waren verhältnismäßig geringe, und zu freien Flügen ist er kaum gekommen. Aus Amerika dagegen kamen immer neue und immer mehr überraschende Nachrichten. Bereits im Jahre 1901 verlautete es, daß die Wrights den Segelflug auf das Verhältnis von 150:1 gebracht hätten, d. h. also, daß sie auf ihrem ohne Motor frei in der Luft treibenden Aeroplan 150 m vorwärts gekommen wären und dabei nur 1 m Höhe verloren hätten, nur um 1 m nach unten gesunken wären. Das Jahr 1902 mußte sogar von einer Steigerung des Rekordes auf 300:1 zu berichten.

Zu bemerken ist nun freilich, daß alle diese Rekorde nicht vor irgendwelchen anerkannten Persönlichkeiten oder Klubvertretern stattgefunden haben, sondern in der Hauptsache vor interessierten Nachbarn, gelegentlich auch vor Pressevertretern, deren Mitteilungen zwar interessant waren, denen aber die

Möglichkeit fehlte, die gegebenen Werte genau nachzuprüfen. Die Wrights gingen im Jahre 1903 vom Gleitflug zum Drachen- und Schleppflug über. Mittels einer starken Schnur wurde der große Flugdrachen mit einem Automobil verbunden, das nun mit 30—60 km in der Stunde die Landstraße entlangfuhr. Im Flugdrachen aber lag einer von den Wrights, bediente das Steuer, sorgte für die Balance und hielt den Drachen je nach Wunsch und Willen bald hoch über dem Kraftwagen, bald weit hinter ihm und nur wenige Meter über der Erde. Bei kräftigem Winde sparte man das Automobil. Wie die Kinder im Herbst die Drachenschnur irgendwo festbinden und den Drachen stundenlang in der Luft stehen lassen, so machten es auch die Wrights. Freilich war ihr Drachen 12 m lang und trug eben einen Mann, der das Steuer bediente und damit seine eigene Höhenlage regulierte. Auch wurde damals schon berichtet, daß es beiden Brüdern gelungen sei, das schwierige Geheimnis des Kreisfluges zu ergründen, daß sie vollständige Bogen im freien Gleitflug beschreiben.

Das Jahr 1904 brachte wiederum eine Neuerung. Es verlautete, daß die Gebrüder jetzt einen leichten, kräftigen Automobilmotor in ihr Fahrzeug eingebaut und damit die Proben begonnen hätten. Um ungefähr dieselbe Zeit ging auch Kapitän Ferber zum Einbau eines Motors über. Während dieser aber keinen Erfolg damit erzielte und ganz offen erklärte, daß die derzeitigen Motoren noch zu schwer wären, lauteten die Nachrichten aus Amerika wiederum ganz anders. Bereits im Herbst 1904 sollte den Wrights ein Motordrachenflug von 5 km Länge gelungen sein, also eine Leistung, die jetzt eben erst die beiden Pariser Aviatiker Farman und Delagrange knapp erreicht haben. Dann blieb es den ganzen Sommer 1905 über still. Aber im November 1905 kamen geradezu alarmierende Nachrichten. Die Wrights sollten Flüge bis zu 50 km ausgeführt haben und dabei jedesmal wohlbehalten wieder bis zur Abfahrtsstelle zurückgekehrt sein. Diese Mitteilungen wurden in durchaus wissenschaftlicher und exakter

Form gegeben. Sie enthielten genaue Werte über Datum und Dauer jeder einzelnen Fahrt, über die Länge der Strecke, die erzielte Geschwindigkeit und den Benzinverbrauch des Motors.

Im Jahre 1907 verbreitete sich das Gerücht, daß die Wrights vergeblich versucht hätten, der amerikanischen Regierung ihre Erfindung für eine runde Million zu verkaufen und damit abgebligt wären. Weiter verlautete dann, daß die Brüder in Europa seien und auch hier Käufer für ihre Erfindung suchten. Nun pflegt niemand die Kasse im Sack zu kaufen, und zwar am allerwenigsten, wenn es sich um eine Million handelt. Die interessierten Stellen, insbesondere die französische Regierung, sagten daher naturgemäß zu den Wrights: Zeigt erst einmal, was ihr könnt, und dann werden wir über den Preis reden.

Bis hierher ist die Entwicklung verständlich, wenn auch bisweilen recht wunderbar. Nun aber beginnt das Verhalten der Wrights lebhaft an den berühmten Diamantenmacher Bemoine zu erinnern. Sie erklärten, daß ihre Erfindung durch Patente nicht schützbar sei, daß sie ferner so einfach sei, daß sie jeder nachmachen könne, der sie einmal gesehen habe, und daß sie daher erst ihre Millionen haben müßten, bevor sie mit einem Probezug dienen könnten. Begreiflicherweise bekamen sie ihre Millionen nicht und verschwanden wieder nach Amerika. Nun begann man sich aber doch für sie interessieren. Die Auskünfte nun, die bei einer großen Anzahl von Farmern gesammelt wurden, lauteten durchaus günstig für die Wrights. Zahlreiche Personen wollten sie meilenweit fliegen gesehen haben. Jedenfalls sind sie im Jahre 1908 wieder kolossal mobil geworden und haben insbesondere mit der amerikanischen Regierung einen Vertrag auf die Lieferung einer größeren Anzahl sehr hochwertiger Flugmaschinen abgeschlossen. Nun aber taucht eine Anzahl von Umständen und Ereignissen auf, die dafür sprechen, daß die früheren Nachrichten über die Wrights Erfolge trotz aller Verbürgtheit doch eine gute Portion von dem enthalten haben, was man in Amerika Humbug

nennt. Damit soll gar nicht gesagt sein, daß die Wrights selbst an solchen Tartarnachrichten schuld sind. Es ist wohl möglich, daß übereifrige Reporter amerikanischer Sensationsblätter die Sache unnötig übertrieben haben.

Immerhin hätten die Wrights solchen Übertreibungen entgegenreten können, wie es ja der Kapitän Ferber ebenfalls getan hat. Das ist aber nicht geschehen, obwohl nach den jetzt bekannten Tatsachen und Gehehnissen die Wrights unmöglich die gemeldeten Flüge ausgeführt haben können. Haben sie sich doch erst bei ihrem letzten Pariser Aufenthalt einen modernen leichten Luftschiffmotor besorgt, also jedenfalls eine wesentliche Verbesserung ihrer Maschinerie erzielt, und sind doch jetzt erst ihre Leistungen mit knapper Not denjenigen der Farman und Delagrange nachgekommen. In einer Reihe von Flügen haben sie erst 1 km, dann 2 km und schließlich 3 englische Meilen, d. h. ungefähr 5 km zurückgelegt. Dabei betonten die Kabelmeldungen jedesmal, daß es sich nicht etwa um irgendwelche Rekordfahrten gehandelt hätte, sondern um eine besondere Prüfung der Steuereinrichtungen, die zur Erhaltung des Gleichgewichtes dienen. Diese Ausrede ist aber oberflächlich. Wenn die Wrights überhaupt schon in der Lage waren, Flüge von 30 und mehr Kilometer zurückzulegen, so war es gegenwärtig durchaus geboten, einen solchen Flug auszuführen und damit zu zeigen, daß die früheren Nachrichten berechtigt waren. Wenn man sich von der Presse der ganzen Welt die Führerschaft auf einem Gebiete nachjagen läßt, ohne Widerspruch zu erheben, so hat man schließlich einige Verpflichtungen. Die erwähnte Ausrede ist aber auch deshalb unglaublich, weil man bei einem 2000-m-Flug, der etwa 2 bis 3 Minuten dauert, kaum in der Lage ist, sich auch nur ein oberflächliches Bild von der Wirkungsweise einer Steuereinrichtung zu machen, geschweige denn eine genaue Prüfung ihrer Wirkung vorzunehmen.

Die Legende der Wrights Sensationserfolge muß daher heute als endgültig zerstört gelten. Uebrigbleiben zwei Geschichte

und strebende Menschen, die wohl geeignet erscheinen, auch in den Vereinigten Staaten den Motordrachenflug weiter zu fördern und zu glücklichem Ende zu bringen.

Telegramme.

Blutiger tschechisch nationaler Erzeß in Karlsbad.

Karlsbad, 24. Mai. (Privat.) Für heute hatten die tschechisch nationalen Sozialisten eine Versammlung nach Karlsbad einberufen, um für die innere tschechische Amtssprache zu demonstrieren. Auf die Meldung von der Versammlung hin hatten der deutsche Volksverein in Karlsbad und der Verein der Schönerianer eine allen Deutschen ohne Rücksicht auf ihre Parteizugehörigkeit zugängliche Versammlung einberufen. Beide Versammlungen wurden jedoch von der Bezirkshauptmannschaft unter Hinweis auf die Möglichkeit, es könnten die Ruhe und Ordnung gestört werden, verboten. Von den Tschechen wurde daraufhin eine 2. Versammlung einberufen, welche heute nachmittags um 3 Uhr in der Beseda abgehalten wurde. Als die Deutschen hiervon Kenntnis erhielten, zogen sie vor die Beseda und protestierten gegen die Abhaltung der Versammlung. Zwischen den Tschechen und Deutschen kam es darauf zu lärmenden Zusammenstößen. Ein tschechischer Sozialist zog hierbei ein Taschenmesser und stieß es dem Buchhalter Kasper der Firma Mattoni in den Unterleib, so daß der Betroffene blutüberströmt zusammenbrach. Ein in der Nähe wohnender Arzt wurde herbeigerufen und ließ den schwer verletzten Buchhalter, an dessen Aufkommen gezweifelt wird, nach Anlegung eines Verbandes in das städtische Krankenhaus überführen. Der Täter soll der Hausmeister der Beseda sein. Auf diese Tat hin bemächtigte sich der Deutschen eine große Erregung, die nun gegen die Fenster der Beseda Steine warfen, wobei alle Fenster des Hauses zertrümmert wurden. Die Tschechen richteten nun von den Fenstern