

Ersticken gefunden hat. Ob er auch die Einwirkung elektrischer Schläge zu erdulden hatte ließ sich nicht gleich feststellen. Zur Aufklärung der Art des Unfalles dürfte die gerichtliche Obduktion der Leiche verfügt werden. Der Unfall verursachte großes Aufsehen.

Großes Brandunglück in Newyork.

Aus London, 17. d. M., wird über ein großes Brandunglück in Newyork gemeldet: Mitten in der Nacht ist das siebenstöckige Gebäude Water Street Nr. 542 bis 546 abgebrannt, in dem zumeist große Schneiderwerkstätten der Konfektionshäuser, sogenannte Schwitzbuden, untergebracht waren. Die in den Werkstätten beschäftigten Arbeiter verdienen wahre Hungerlöhne und benützen deshalb öfters die Werkstättenräume als Nachtquartier, weil sie kein Geld für eine Wohnung hatten. Auch in der Unglücksnacht schliefen wieder mehrere Schneider und Schneiderinnen in dem Hause. Vierzehn Personen sind in den Flammen umgekommen. Doch konnten erst vier schrecklich verfohlte Leichen geborgen werden. An der Bergung der übrigen muß mit größter Vorsicht gearbeitet werden, weil das Gemäuer der Brandruine jeden Augenblick einzustürzen droht. Zu den Lösungsarbeiten waren 10 Dampfspritzen, 3 Löschboote und ein Wasserturm aufgeboten. Der angerichtete Materialschaden beträgt 100.000 Dollars.

Die Katastrophe des Wrightschen Luftschiffes.

Ueber London kommen die nachstehenden Berichte von Augenzeugen über den Unfall Orville Wrights:

Der Aufstieg erfolgte am 17. d. M., um 5 Uhr 40 Minuten nachmittags, in Gegenwart einer mehrtausendköpfigen Menschenmenge, die atemlos dem Flug folgte. Der Apparat erhob sich langsam wie ein Vogel, bewegte sich während der ersten drei Minuten in größter Ruhe und Sicherheit, anscheinend den Befehlen des Lenkers folgend. Man sah den Orville Wrightschen Apparat auf- und absteigen in einer Höhe von 100 Fuß, die Wright als ständige Versuchshöhe gewählt hatte. Plötzlich ertönte aus der Höhe ein Krachen und Schreien. Man sah, wie ein Teil der linken Schraube in die Tiefe stürzte. Gleichzeitig neigte sich der Apparat, machte zuerst um sich selbst zwei bis drei furchtbar rasche spiralförmige Bewegungen und stürzte dann in die Tiefe. Der Apparat fiel auf die Seite, seine beiden Insassen unter sich begrabend. Die Menge, die dem Schauspiel mit Entsetzen gefolgt war, stürzte herbei. Man hob den gänzlich zertrümmerten Apparat in die Höhe, um die beiden Verunglückten aus ihrer gefährlichen Lage zu befreien. Orville Wright und sein Begleiter lagen vollständig ohne Bewußtsein da. Nach der ärztlichen Untersuchung konstatierte man, daß Wright einen Bruch des linken Unterschenkels, ferner einen Bruch mehrerer Rippen, sowie verschiedene Risse am Kopfe und am Halse erlitten hatte. Dagegen zeigte der Lieutenant Selfridge eine schwere Rißwunde, die von der Spitze des Kopfes über das Gesicht bis zur Kinnlade ging. Außerdem schien er schwere innere Verletzungen erlitten zu haben. Auf Tragbahnen wurden beide in das Spital gebracht. Orville Wright, der anfangs betäubt war, hatte inzwischen sein Bewußtsein wieder erlangt.

Bemerkenswert ist, daß Orville Wright von einem europäischen Vertreter wiederholt ermahnt worden ist, täglich vor dem Aufstieg eine genaue Untersuchung seines Apparates vorzunehmen. Orville Wright erwiderte jedoch, er wisse ganz genau, daß er jeden Tag in Lebensgefahr schwebe. Der Apparat ist vollständig zertrümmert. Beide Schrauben und das Gerüst sind total zerstört, dagegen glaubt man, daß der Motor ziemlich intakt geblieben ist und später noch Verwendung finden dürfte.

Die Geschichte der Brüder Wright.

Vor Jahresfrist, als die Brüder Wright zum erstenmal die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich lenkten, fuhr Hauptmann Hildebrandt, Deutschlands bekanntester Theoretiker auf dem Gebiete der Aeronautik, nach Danton, Ohio, der Vaterstadt der Wrights, und entwarf folgende Schilderung vom Leben und Treiben der beiden Brüder: Wilbur und Orville Wright sind Schüler des Flugtechnikers Otto Lilienthal, der bei seinen Flugversuchen am 9. August 1896 bei Berlin tödlich verunglückt ist. Ihn amerikanischer Meister war D. Chanute, der in der Fachwelt den besten Ruf genießt und ebenso wie der Aerodynamiker Herrings zahlreiche Gleitflüge nach Lilienthalschem Beispiel ausgeführt hat. Unter Gleitflug versteht man das Fliegen mit einem Flugapparat von einem erhöhten Punkte aus in leicht abwärts geneigter Bahn. Nachdem die beiden Brüder dies genügend an den Dünen des Atlantischen Ozeans bei kräftigem gleichmäßigen Winde geübt und große Geschicklichkeit erlangt hatten, gingen sie 1903 an den Einbau eines Motors. Dieser wurde nach eigenen Angaben in ihrer Fahrradfabrik fertiggestellt. Es gelang ihnen nunmehr, mit eigener Kraft durch die Luft nach allen Richtungen, auch aufwärts zu fliegen und nicht nur, wie bisher schwebend gegen den Wind in nach abwärts gerichteter Bahn zu gleiten.

Am 12. März 1906 erregten die von den Erfindern veröffentlichten Daten über die mit dem Motorluftschiff er-

zielten Erfolge großes Aufsehen. Da offizielle Persönlichkeiten bei diesen Probeflügen nicht anwesend waren, so verhielt sich die europäische Fachwelt recht ablehnend und skeptisch. Dieser Zweifel schien umso mehr berechtigt zu sein, als immer von neuen Verhandlungen der amerikanischen Regierungen mit den Brüdern die Rede war, alle Verhandlungen sich aber zerschlugen und die beiden Erfinder auch von allen möglichen europäischen Großstaaten refüsiert wurden. Hauptmann Hildebrandt begab sich damals mit einem berufenen Aeronauten, dem seit 15 Jahren in Newyork lebenden deutschen Ingenieur Karl Dienstbach, nach Danton in Ohio und besuchte hier den Vater der Brüder, den alten anglikanischen Bischof Milton Wright. Der etwa siebzigjährige Greis bestätigte mit einfachen Worten, daß er dem längsten Flug beigewohnt hätte. Er sei zufällig dazu gekommen; von ständiger Sorge um das Schicksal seiner Söhne gequält, die sich so waghalsigen Flugübungen hingegen hätten, sei er häufig auf das Versuchsfeld gegangen und so Zeuge verschiedener Aufstiege geworden. Ueber weitere Einzelheiten wollte er sich nicht äußern.

In den Jahren 1906 und 1907 scheinen die Brüder Wright weniger mit der Bervollkommnung ihres Flugapparates beschäftigt gewesen zu sein, als vielmehr damit, ihn zu möglichst günstigen Bedingungen an den Mann zu bringen. Nicht ganz verbürgten Nachrichten zufolge traten sie nach der Reihe an einige europäische Regierungen wegen des Ankaufes der Erfindung heran. Im Spätherbst 1907 noch kehrten die Brüder nach Amerika zurück, nachdem ihnen Europa den erhofften geschäftlichen Erfolg nicht gebracht hatte. Im Frühjahr 1908 hörte man nach langer Zeit wieder von Flugversuchen der Wrights. Kurze Zeit danach trennten sich die Brüder. Wilbur Wright, der ältere, fuhr nach Europa und bezog auf dem kleinen Rennplatz La Hunaudieres bei Le Mans einen Schuppen, in dem er dann seinen Aeroplan fertigstellte. Orville Wright, der jüngere Bruder, hat in Amerika seine Probeflüge unternommen, die jetzt ein so tragisches Ende fanden.

(Telegr.)

Washington, 18. September. Orville Wright wird von den Folgen seines Unfalles wahrscheinlich erst in sechs Wochen wiederhergestellt sein.

Nach Angaben von Augenzeugen zertrümmerte der abgebrochene Teil der Schraube die Stützen des Steuers. Der Aeroplan überschlug sich nicht, sondern neigte sich auf die linke Seite. Wright versuchte das Gleichgewicht wiederherzustellen; aber im nächsten Momente sauste der Apparat nieder und schlug mit sehr großer Gewalt auf die Erde auf. Wright glaubt, daß er sicher gelandet wäre, falls er sich 50 Fuß höher befunden hätte.

Kirchliches.

Die Papstmesse im St. Petersdom.

(Telegr.)

Rom, 18. September. Aus Anlaß seines fünfzigjährigen Priesterjubiläums feierte heute früh der Papst in Anwesenheit der Mitglieder des Kongresses der katholischen Jugend und etwa 4000 Geladener eine stille Messe im St. Petersdom, wobei acht Kardinäle, sowie mehrere Bischöfe und Prälaten assistierten.

Nach der Messe segnete der Heilige Vater die Fahnen und zog sodann in seine Gemächer zurück.

Eine Anzahl von Häusern in der Umgebung des Vatikan trägt Flaggen schmutz.

(Die Peregrinikapelle in der Robau.)

Der Stadtrat hat beschlossen, dem Servitenkonvent zur Restaurierung der zur Pfarrkirche in der Robau gehörigen Peregrinikapelle im neunten Bezirke eine Subvention von 1500 Kronen zu bewilligen. Dieser Beschluß, der vom Gemeinderate sanktioniert werden muß, erfolgt mit Rücksicht auf die historische Bedeutung dieser Kapelle, welche, abgesehen davon, daß sie mit der Lokalgeschichte Wiens innig verknüpft ist, auch ein historisches Baudenkmal ist, deren Restaurierung nach Anweisung und unter Aufsicht der Zentralkommission für Kunst- und historische Denkmale durchgeführt wird.

(Dankgottesdienst auf dem Rahlberg.) Die polnische Kolonie in Wien veranstaltet Sonntag, 20. d. M., 11 Uhr vormittags, in der Sankt Josefikirche auf dem Rahlberg einen Dankgottesdienst zur Erinnerung an die hochwichtigen Ereignisse des Jahres 1683: Die Befreiung Wiens aus der Türkennot durch das christliche Entsatzheer. Die Festpredigt hält Vater Johann Giecwicz C. R.

(Ein neues Kloster in Djakobar.) Aus Esseg wird uns gemeldet: Vergangenen Dienstag ist in Djakobar vom hochw. Herrn Generalvikar Weihbischof Dr. Angjello Borjak unter großer geistlicher Assistenz die Einweihung des Klosters und der Kirche des Ordens vom heiligen Kreuze vorgenommen worden. Der feierlichen Zeremonie wohnten die Spitzen der Behörden, die Geistlichkeit, die Schulen und Vereine, sowie ein zahlreiches Publikum bei. Das Kloster und die Kirche sind von den Barmherzigen Schwestern vom heiligen Kreuze in einfachem, aber geschmackvollem französischen Barock erbaut. Die Baukosten beliefen sich auf 400.000 Kronen, von denen 133.000 Kronen für die Ausschmückung der Kirche verwendet wurden. Nach der feierlichen Weihe las der hochw. Herr Weihbischof die erste heilige Messe in der neuen Kirche.