

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 13 (1937)
Heft: 32

Artikel: Gelogen oder geflogen? [Schluss]
Autor: Moszkowski, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-751895>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gelogen oder geflogen?

Die Geschichte der Erfindung des Motor-Flugzeuges durch die Brüder Wilbur und Orville Wright

TATSACHENBERICHT VON WALTER MOSZKOWSKI

2. Fortsetzung und Schluss

Beide waren mißtrauisch geworden und auch verbittert über die geringe Anerkennung, die sie in der Öffentlichkeit gefunden hatten. Sie waren zwar praktische Geschäftsleute und sahen die großen Möglichkeiten einer Veröffentlichung in einer so weitverbreiteten Zeitung wie dem «New York Herald», sie kannten Gordon Bennett's Exzentritäten, sie wußten, daß er große Preise für die Autorennen und für die Freiballonfahrten gestiftet hatte, aber sie fürchteten für den billigen Ruhm eines Zeitungsartikels ihr Geheimnis preiszugeben, und ihre Erfindung war ein Geheimnis.

Sah man die Maschine, so konnten Leute mit mehr Geld, als das paar Dollar, die ihnen zur Verfügung standen, ihnen ihre Gedanken stehlen. Sie lehnten es also ab, dem guten Gibbs zu willfahrene.

Wutentbrannt über die Abfuhr, die er von den Brüdern erhalten hatte, ging Gibbs zur nächsten Filiale der Western Union Telegraph Company und gab einen sehr ironischen Bericht über die Brüder auf. Am nächsten Tage erschien dieser Bericht in der New Yorker und Pariser Ausgabe des «New York Herald» mit der Überschrift:

LIARS OR FLYERS.

Wenn je etwas dem Ruf der Brüder Wright geschadet hat, so war es dieser Bericht eines schlechten Journalisten, der nur in einem Blatt wie dem «New York Herald» von damals erscheinen konnte, in dem jede Einzelheit nur nach der jeweiligen Laune des Besitzers veröffentlicht wurde, der sich zehntausend Kilometer von seiner Redaktion entfernt, bei irgendwelchen zweifelhaften Vergründen befand, und der auf dem besten Wege war, den Ruf, der er einst sich und seinem Blatte geschaffen hatte, für immer in Alkohol zu ertränken.

Die Brüder waren sehr ärgerlich, ärgerlicher aber noch über ihre Freunde, die das Geheimnis des Fluges vom 5. Oktober ausgelaudet hatten. Der Farmer Stauffer, ein Schweizer, der in der Nähe Dayton lebte und dessen Feld an die Flugwiese grenzte, hatte so viel Flüge gesehen, daß «er gar nicht mehr aufblickte, wenn die Brüder in der Luft herumsegelten». Als am 5. Oktober der Dauerflug von 39 Minuten gemacht wurde, erzählte Stauffer am Abend in dem Laden der Main-Street, wo die meisten Neuigkeiten ausgetauscht wurden, in seinem kuriosen Schweizer-Englisch:

«Heute sind die Jungs aber geflogen! Sie wollten gar nicht wieder runter kommen. Acht Stunden waren sie in der Luft!»

Der kleine Laden der Ortschaft ersetzte zu damaliger Zeit Zeitung und Telegraph, und bald begann man in Dayton über das Ereignis zu sprechen.

Von diesem kleinen Dorfladen aus hatte das Gericht die Nachricht nach New York gebracht. So war sie zu Gordon Bennett gekommen, und so waren aus den fliegenden Brüdern die lügenden Brüder geworden.

IX.

Um das Geheimnis zu wahren, hatten die Brüder ihre Versuche eingestellt. Sie wandten jetzt ihre ganze Zeit der Verwertung ihrer Erfindung zu, nachdem sie das Fahrradgeschäft und die Fabrikation völlig aufgegeben hatten. Inzwischen war man in Europa auf sie aufmerksam geworden. Die französische Regierung hatte im geheimen seit langer Zeit Versuche mit motorisch betriebenen Lenkluftschiffen und Flugmaschinen angestellt. Die Vernichtung des von dem Ingenieur Ader konstruierten Fliegers, der ähnlich wie in Washington der Langrey-Flieger, ins Wasser gestürzt war, veranlaßte jedoch das Kriegsministerium zur größten Sparsamkeit für Ausgaben auf dem Gebiete des Flugwesens. Der einzige Verfechter der Idee der Flugmaschine im Heere war der Artilleriehauptmann Ferber, der selbst mit einem Lilienthal'schen Gleitflieger, den er verbessert hatte, erfolgreiche Segelflüge unternommen hatte. Ferber hatte von Octave Chanute, mit dem er in Briefwechsel stand, von den Flugversuchen der Wrights gehört. Die Nachricht vom

Fluge des 5. Oktober veranlaßte ihn, an Chanute zu kabeln und ihn um Aufklärung zu bitten. Ferber hatte schon früher einige Briefe mit den Wright's gewechselt. Charakteristisch für die Brüder ist das Schreiben, das sie am 9. Oktober, vier Tage nach dem großen Versuch, an Ferber richteten:

Dayton, den 9. Oktober 1905.

Geehrter Herr,

Beim Empfang Ihres letzten Briefes waren wir gerade dabei, die Ergebnisse aus unseren Versuchen zu ziehen. Wir glaubten, in der Lage zu sein, Ihre Frage über die praktische Auswertung unserer Fliegerei bald beantworten zu können. Die Antwort hat sich jedoch verzögert. Wir wollten erst abwarten, ob uns längere Flüge als in der vergangenen Zeit gelingen würden, die in Wirklichkeit nur 5 Minuten gedauert haben. Heute sind wir so weit, die Behauptung zu wagen, daß unser Flieger so weit, zur praktischen Verwendung in der Zukunft geeignet ist.

Unsere Versuche im vergangenen Monat haben uns bereits gezeigt, daß wir in der Lage sind, Maschinen zu bauen, die für die verschiedensten Zwecke, besonders militärische, brauchbar sind.

Am 3. Oktober haben wir einen Flug von über 24 Kilometer in 25 Minuten und 5 Sekunden gemacht. Da sich ein Lager aus Oelmangel heftig, wurde dieser Flug vorzeitig beendet. Am 4. Oktober haben wir eine Entfernung von mehr als 33 Kilometer in 33 Minuten, 17 Sekunden zurückgelegt. Die Transmission lief wieder warm, aber wir konnten in der Luft, ohne zum Landen gezwungen zu sein, zum Abflugplatz zurückkehren. Am 5. Oktober legten wir 39 Kilometer in 38 Minuten, 3 Sekunden zurück. Benzinmangel zwang uns zur Landung. Wir haben einen Oeler eingebaut, der der Ursache des vorzeitigen Abbruchs der Flüge abhilft.

Wir hatten bei den Flügen viele Zuschauer, die sich derartig begeisterten, daß sie ihre Zunge nicht im Zmaue halten konnten.

Da unsere Versuche begannen bekanntzuwerden, haben wir uns zu ihrer Einstellung entschlossen, um einen abgeschlossenen Platz zu finden. Unsere Arbeit der letzten Jahre diente nur der Vollendung unseres Fliegers. Wir haben daher wenig darüber nachgedacht, wie wir ihn nach seiner Vollendung verwenden können. Jetzt haben wir aber die Absicht, ihn zuerst den Regierungen der verschiedenen Länder zu Kriegszwecken anzubieten. Wenn Sie glauben, daß Ihre Regierung sich dafür interessieren würde, würden wir gern mit ihr in Verbindung treten.

Wir sind bereit, nach einem Abkommen Maschinen zu liefern, die erst dann abzunehmen sind, wenn ein Versuch von 40 Kilometer gelingt. Die Maschine muß einen Piloten und einen Benzinvorrat für über 100 Kilometer tragen. Wir wären auch bereit, einen anderen Kontrakt zu machen, durch den wir zur Bewältigung einer größeren Strecke als 40 Kilometer gezwungen wären, wir müßten aber dann einen höheren Preis für die Maschine fordern. Wir könnten diese Maschine auch für eine Belastung bauen, die außer dem Piloten noch einen Passagier verträgt.

Hochachtungsvoll

W. und O. Wright.

Vier Wochen später schrieben sie nochmals an Hauptmann Ferber. Sie hatten ursprünglich 1 Million Dollar für ihren Apparat verlangt. Die Brüder Wright waren harte, amerikanische Geschäftsleute; aber naiv wie alle einfachen Menschen, kannten sie als Begriff der großen Zahl nur die Million.

Als Amerikanern war es selbstverständlich für sie, in Dollars zu rechnen, und so ist es erklärlich, daß sie in ihren Verhandlungen mit der französischen Regierung 1 Million Dollar verlangten. Als man ihnen klarmachte, daß 1 Million Dollar fünf Millionen Franken sind, werden sie gleich wie artige Kinder und erklären sich mit einer Million Franken einverstanden. Von den Russen

verlangen sie 1 Million Rubel, von den Italienern 1 Million Lire. Nur mit den Österreichern kommen sie nicht ins reine. Sie verlangen eine Million Gulden, weil sie übersehen haben, daß Österreich inzwischen die Kronenwährung eingeführt hat.

Hauptmann Ferber antwortet den Brüdern sehr enttäuscht. Von der französischen Regierung würde es nicht möglich sein, auch nur einen Centime für die Maschine zu erhalten, bevor nicht eine Kommission französischer Gelehrter den Apparat geprüft habe. Wilbur und Orville Wright lehnen kategorisch eine derartige Prüfung ab, da sie immer wieder ihr Geheimnis wahren wollten.

So gingen unfruchtbare Verhandlungen hin und her. Die Brüder waren dabei, ihre geringen Ersparnisse zu verzehren und waren verbittert, daß niemand ihnen zur praktischen Durchführung ihres großen Erfolges verhelfen wollte.

In seinem kleinen Pariser Arbeitszimmer, halb Büro, halb Boudoir, mit entzückenden Napoleon-Bronzen auf dem Marmorkamin, saß Hart O'Berg, irisch-amerikanischer Geschäftsmann, Spezialität: Revolutionen in Südamerika mit anschließenden Waffenlieferungen und Landkonzessionen. Er las zum drittenmal die Berichte, die ihm seine Agenten über die Wrights geschickt hatten. Hart O'Berg verließ sich nicht wie der ältere Gordon Bennett, auf den Bericht irgend eines seiner Lieblings-Journalisten, sondern jede Beobachtung mußte nochmals von anderer Stelle nachgeprüft werden. Das Atenstück Wright war bereits stark aangeschwollen, Zeitungsausschnitte, Karikaturen, Broschüren, dazwischen aber einige sehr sachlich gehaltene Vorträge und Schriften der Brüder, endlich die Gutachten von Chanute und Aussagen einiger angesehener Bürger von Dayton, hatten Hart O'Berg davon überzeugt, es mit ernsthaften Leuten zu tun zu haben. Er hatte den Brüdern das Angebot gemacht, mit den europäischen Regierungen für sie zu unterhandeln, aber an der Hartnäckigkeit der beiden, die eisern auf ihrer Million bestanden, kamen die Verhandlungen nicht vom Fleck.

Hart O'Berg hatte inzwischen den französischen Großindustriellen Lazare Weiller für die Idee gewonnen, die Herstellung der Wright'schen Flugmaschine in Frankreich zu übernehmen.

Als in Dayton das Kabel Hart O'Bergs eintrifft, das ihnen von den Franzosen nicht einmal von der Regierung, sondern von Privaten, ein Angebot von 500 000 Franken bringt, ist Wilbur außer sich. «Lumpige 100 000 Dollars. Nur der zehnte Teil einer Million! Ausgeschlossen!»

Hart O'Berg ist aber zäh. Er legt seinem Brief an die Brüder Berichte bei, die von großen Fortschritten der Franzosen in der Kunst der Beherrschung der Luft zu melden wissen. Santos Dumont, der brasilianische Luftschiffer, der mit dem Lenkballon um den Eiffelturm geflogen ist, hat genau ein Jahr nach dem Erfolge der Wright's, am 23. Oktober 1906, einen Flug gemacht, es war allerdings mehr ein Sprung, der ihn 60 bis 70 Meter vorwärts brachte. Aber es war doch das erstmal in Europa, daß jemand sich vom Erdboden auf diese Entfernung hatte erheben können.

Die Brüder wurden stutzig. Langsam dämmerte ihnen das Bewußtsein, daß der Zeiger auf 5 Minuten vor 12 stand. Entweder sie kommen jetzt mit ihrer Maschine auf den Markt und verdienen Geld, vielleicht weniger, vielleicht mehr, oder sie haben zwar den Ruhm, die fliegenden Brüder zu sein, sterben aber vergessen in Dayton als arme Teufel, die Zeit ihres Lebens wieder in ihrer Fahrradburg schwitzen.

Orville, der phantasievollere, mehr Dichter, Denker und Phantasie als der Bruder, kann, trotzdem seine Illusionen sich nicht erfüllt haben, sich der Ansicht nicht verschließen, daß die Zukunft die Entwicklung noch weiter hinaustragen wird, ihnen automatisch auch große finanzielle Erfolge sichern muß, wenn es ihnen jetzt gelingt, irgendwo mit der Fabrikation zu beginnen. Das französische Angebot wird angenommen, und die Brüder ver-

(Fortsetzung Seite 1024)



MUSIK- U.
RADIOHAUS **A. Seeholzer** ZÜRICH
LÖWENSTR. 20
bedient Sie am besten, was ca. 1000 Dankesbriefe beweisen. — Kataloge gratis.

Auskünfte
BICHET & CIE
FÜR HANDEL UND PRIVAT

Formals André Piguet & Cie.
Gegründet 1895 — Vertre-
tungen auf der ganzen Welt

BASEL Falknerstraße 4
BERN Bubenbergplatz 8
GENF Rue Ceard 13
LAUSANNE Petit-Chêne 32
ZÜRICH Börsestraße 18

Besuchen Sie Calderons monumentales Freilichtspiel

Das Große Welttheater in Einsiedeln

auf dem Klosterplatz.

Jeden Dienstag, Donnerstag

und Samstag von abends 21

bis 23 Uhr, 450 Mitwirkende

17. Juli bis 11. September 1937

Künstlerische Leitung: Oskar Eberle, Luzern

Preise: Fr. 8.— bis 2.50 (Texbuch inbegriffen). Vorbestellungen und Aus-
kunft: Festspielbüro Einsiedeln, Tel. 46. Prospekte u. Programme kostenlos
Vorverkauf: American Express Co. u. Reisebüro Kuoni A.G. in Zürich u. Luzern

Nach dem Rasieren:

SCHERK

TARD

Keine trockene Haut · Keine Infektion · Keine Flechten · Kein Spannen

Täglich
1 Tasse



OVOMALTINE



und
Ihre Leistungs-
kurve steigt!

Ovomaltine ist konzentrierter Nähr-
wert in leicht und vollständig verdaulicher
Form. Der Energiespender für
alle, die bei der Arbeit oder im Sport
Tüchtiges leisten wollen.

auf Ovomaltine ist Verlass!

In Büchsen zu Fr. 3.60 und
Fr. 2.— überall erhältlich.

Dr. A. WANDER A. G., BERN

12 AUGUST ARVE Ziehung!

O Schreck!
Beinah hätt' ich's vergessen,
daß ich mir unbedingt noch mindestens ein ARVE-Los sichern muß, denn
eine so großzügige, chancenreiche Lotterie wie die Arve gibts einfach
nicht mehr! Hoffentlich sind die Lose noch nicht ausverkauft.
Allen Zögernden sei es nochmals gesagt, daß das Glück mutig
erhascht sein will. Los auf die restlichen Arve-Lose! Die letz-
ten sind die Besten. Aber nicht mehr warten, sonst ist's
zu spät.

Lospreis Fr. 10.—
Zehnerreihe Fr. 100.—
mit sicherem Treffer

Steuerfreie Auszahlung der Treffer
durch die Luzerner Kantonalbank

ARVE 2 Luz. Lotterie für Arbeitsbeschaffung

55% der Lossumme fallen den
Gewinnern zu!

Gefl. einzahlen auf Postcheck-Konto VII 1733 (plus
40 Rp. für Porto). Ziehungsliste 30 Rp. Versand dis-
kret auch gegen Nachnahme durch ARVE-Lotterie,
Hirschmattstr. 13/Ecke Pilatusstr., Luzern, Tel. 25.992.

Verbesserter Trefferplan und Ziehungsmodus
Losverkaufsstellen (durch ARVE-Plakat bezeichnet) in Stadt
und Kanton Zürich, in den Kantonen Aargau, Luzern und Zug

Trefferlose der Pro Rätia-, Ascoop- und Schweizerhaus - Lotterie werden voll in Zahlung genommen!

ZÜRICH: ARVE-Lose beim Lotteriebureau, Bahnhofstraße 14, Cigarettenfabrik Krim

sprechen nach Frankreich zu kommen, um dort die Proben ihres Könnens zu zeigen.

Zur gleichen Zeit hatte Hart O'Berg gute, alte Freunde von ihm, die im Kriegsministerium in Washington saßen, mobil gemacht. Die Regierung der Vereinigten Staaten schrieb einen Wettbewerb für kriegsbrauchbare Flugzeuge aus. Nur drei von einundvierzig Angeboten wurden angenommen, eins von einem gewissen Scott aus Chicago, der für 5000 Dollar einen Apparat bauen wollte, während Chanutes Mitarbeiter Herring 20 000 Dollar verlangte und die Wright's 25 000 Dollar forderten, dafür jedoch die weitgehendsten Erfordernisse zu erfüllen versprachen. Es sollten also gleichzeitig in Amerika und in Frankreich nochmals Flugversuche unternommen werden. Europa hatte die Situation gerettet.

*

Beinahe drei Jahre lang hatten die Brüder nicht mehr ihre Maschine bestiegen, um sich in die Lüfte zu erheben, als fast zur gleichen Zeit die Aufforderung der Franzosen und der Wettbewerb für die amerikanische Armee ihnen die Notwendigkeit auferlegte, sich mit zwei Flugzeugen zum Kampfe zu stellen. Die Maschinen wurden in Dayton gebaut, und dann ging es in aller Heimlichkeit wieder nach dem alten Flugfeld bei Kitty Hawk zum Todes-Teufelshügel. Der alte Schuppen war halb zerstört und wurde in aller Geschwindigkeit wieder hergerichtet. Es war in den ersten Maitagen, als die Brüder ihre Flüge wieder begannen. Die ersten Tage der Unsicherheit wurden bald überwunden und die neuen Verbesserungen erwiesen sich als richtig. Der Flieger lag nicht mehr in der Maschine, er saß aufrecht auf einem Sitz, von dem aus er die Hebel bedienen konnte.

Das moderne Flugzeug mit dem bequemen Polstersitz für den Flieger, der vor sich sein Armaturbrett hat, dessen Apparate ihn über den Gang der Maschine auf dem laufenden halten, ist nicht zu vergleichen mit den Maschinen, auf denen die waghalsigen Brüder damals der alten und der neuen Welt die neue Kunst des Fliegens zeigten. Ein schmaler Schemel aus Holz war der Sitz. Die Beine fanden Halt auf einer Querlatte, Stieg der Fahrer zu den Wolken empor und warf er den Blick nach unten, so gähnte zu seinen Füßen das Bodenlose. In dieser Zeit war

der Gurt, mit dem der Pilot sich anschaltete, eine bittere Notwendigkeit. Nur wer das absolute Gefühl des Gleichgewichts besaß, wer über schwindende Grate unbedingt zu schreiten vermochte, war geeignet, auf dem Pilotensitz Platz zu nehmen. Die Steuerhebel waren dicke Klotz, wie abgebrochene Besenstiele.

Hob sich der Flieger in die Lüfte, rauschte es in den Drahtseilen wie in den Flügeln einer Aeolsharfe. Aber dieses melodische Summen wurde übertönt von dem ohrenbetäubenden Lärm des Motors, der alle andern Geräusche erstikte und noch lange nach der Landung den donnernden Rhythmus des Viertaktmotors in den Ohren des Fliegers dröhnen ließ.

Nur acht Tage dauerte die Flugzeit bei Kitty Hawk. Dann trennten sich die Brüder zum erstenmal seit vielen Jahren, seitdem sie als Drucker und Verleger, Zeitungshersteller und Zeitungskäufer, als Fahrradschlosser und Bastler, als Erfinder und Konstrukteure eine enge, unzertrennliche Gemeinschaft gebildet hatten. Eine Gemeinschaft, in der der Arm des einen ebenso die Gedanken des anderen auszufliegen gewohnt war, wie seine eigenen, als ob es sich um eine Reflexbewegung des Muskels von einem Gehirn gehandelt hätte. Wilbur zog übers Meer, um das unglaubliche Europa zu bekehren, während Orville nach Fort Meyer ging, um dort seine Flüge für die Bedingungen, die das amerikanische Heer vorgeschrieben hatte, auszuführen.

Der Automobilfabrikant Léon Bollée, der Dampfauto-mobile konstruierte, hatte seine Fabrik in Le Mans Wilbur Wright zur Verfügung gestellt, um dort den Apparat zu montieren. Wilbur konnte den typischen Amerikaner nicht verleugnen, der voll Erstaunen in Europa gut eingerichtete Fabriken vorfand, wo er höchstens primitive Werkstätten vermutete.

Jedes Werkzeug hatte sich Wilbur mitgebracht, und nicht einen Augenblick ließ er Motor und Maschine außer acht. Der Leinwandbezug, der über die Tragflächen gespannt wurde, mußte richtig genäht werden. Wilbur hatte sich seine eigene Nadel mitgebracht; als ihm die letzte zerbrach, stellte er sich an das Schmiedefeuer und schmiedete sich eine neue.

Am 8. August hatte er seine Maschine fertig montiert und sie nach der bei Le Mans gelegenen Rennbahn von

Hunaudière gebracht. Die Tribünen waren überfüllt. Unter den Anwesenden befand sich auch ein Mann, dessen Name Wilbur Wright seit langem vertraut war: Louis Blériot, dessen Fahrradlampen den Schuppen auf dem Todes-Teufelshügel erleuchtet hatten. Blériot selbst beschäftigte sich jetzt eifrig mit dem Flugproblem.

Vertreter des Institutes der Akademie der Wissenschaften, Sportsleute und angesehene Mitglieder der Pariser Gesellschaft, Vertreter des Kriegsministeriums umsäumten den Platz. Hart O'Berg hatte seine stoische Ruhe verlassen. Aufgeregter eilte er von dem Innenraum, wo er die letzten Worte mit Wilbur Wright gesprochen hatte, zu der Loge, in der Lazare Weiller saß, der eine halbe Million auf Spiel zu setzen entschlossen war.

Noch nie war ein verwöhntes Publikum, dessen Devise das Nil admirari war, das sich von nichts bewirren ließ und verblüffen lassen wollte, mit einem Schlag so in den Bann des ganz großen Ereignisses gezogen, wie an jenem denkwürdigen Augusttag auf der alten, wackligen Provinzrennbahn von Hunaudière.

Ein Zuschauer erzählt: »Kaum hatte Wilbur Wright mit seinem Apparat das Ende der Gleitschiene erreicht, als sich der Flieger in die blaue Luft erhob. Er beschrieb eine halbe Kurve und gewann im Augenblick eine Höhe von 10 Meter. Wir sahen den großen, weißen Vogel in zwei riesigen Kreisen über die Bäume hinweg seinen Schuppen überqueren, zum Eingang der Rennbahn schweben. Wir konnten genau die Handgriffe des Piloten sehen, wir konnten ermessen, welche vollkommenen Kenntnisse er in der Kunst, als Vogel in den Lüften zu schweben, erworben hatte. Wir beobachteten gespannt und angstvoll, wie in den Kurven die Flügel angezogen wurden und sich drehten und wie das Steuer jeder Bewegung der Hand gehörte. Von den Tribünen stieg brausender Jubel und Beifall empor. Ergrauta Staatsmänner ließen ihre Würde von sich abgleiten und jubelten und schrien mit den eleganten Frauen um die Wette, wie eine Bande von Schuljungen und Mädchen. Wilbur Wright beschrieb Wendungen und Schwenkungen, und nach einer Minute und 45 Sekunden kam er mit seinem Apparat mit einer für uns unbegreiflichen Leichtigkeit wieder auf dem Boden zu seinem Ausgangspunkt zurück. Das Publikum stürzte über die Barrieren, jeder wollte

**Schreck-
sekunde**
die Nerven entscheiden!

Ob der Autofahrer im Gefahrenmoment durch richtiges Handeln ein Unglück vermeidet, ob der Berufstätige in all den Dingen, die täglich an ihn herantreten, die zweckmäßige Entscheidung trifft, all das ist an erster Stelle eine Frage der Nerven. Lecithin ist der wesentliche Bestandteil des Gehirns, Rückenmarks, der Nerven und Drüsen, ist der Nähr- und Betriebsstoff der gesamten Nervenorgane. Die

heutige Zeit, die durch Beruf, Verkehr und Sport die Nerven besonders stark beansprucht, bringt einen erhöhten Verbrauch des Nervenstärkstoffes Lecithin mit sich, der am besten durch Verwendung von Reinlecithin ausgeglichen wird. Bei Anspannung und Nervenschwäche, Ablösung u. vorzeitiger Entzündung, nerv. Schlaflosigkeit, nerv. Kopf-, Herz- und Magenbeschwerden nehmen man daher

Erhältlich in Schachteln von Fr. 2.25, 4.—, 5.75, 9.75 (Kurzpackung) in Apotheken. Depotläger: **Salis & Dr. Hofmann, Apotheker, ZÜRICH, Löwenstraße 1**

**Situation,
in der ein Glas BIER
GOLD wert ist.**

**Bier, Weltmeister
im Durstlöschen!**

Jäggi + Wüthrich

10

Jetzt...
können Sie auch die Packung
MODERNE erhalten

Unveränderte Qualität
Unveränderter Preis

65 cts
MODERNE

Colonial
GENUSSREICH FÜR DEN RAUCHER,
BEQUEM FÜR DIE TASCHE!

ihm die Hand drücken, jeder ihm ein Wort der Bewunderung sagen, jeder ihn zu seinem Erfolge, der den Fortschritt der Menschheit bedeutete, gratulieren.

Da die Rennbahn von Hunaudière sehr klein war, nahm Wilbur Wright das Angebot der Militärverwaltung an, die ihm den Truppenübungsplatz von Auvours zur Verfügung stellte. Dort lebte er spartanisch in einem Schuppen wie auf dem Hügel von Kitty Hawk. Die Hauptsache war der Motor. Eine schmale Holzpritsche, die an einem Flaschenzus am Dach gebunden werden konnte, war das Nachtlager des großen Erfinders. Die Feldmäuse hausten in seinen Vorräten und verzehrten nicht nur seine Keks, sondern auch den einzigen guten Rock, den er mitgenommen hatte. Aber jeder Tag, der Flüge brachte, war ein neuer Erfolg. Er dehnte seine Flüge auf immer längere Zeitspannen aus, erreichte immer größere Höhen. Zehn Meter, zwanzig Meter, achtzig Meter zeigte der Höhenmesser an, der auf dem Apparat montiert war.

Alles war voller Begeisterung für Wilbur Wright. «All Wright!» war der scherzhafte Gruß, mit dem sich in Paris die Snobs zu jeder Tages- und Nachtzeit begrüßten. Es war ein Taumel sondergleichen. Die Frauen verschwanden alle ihre Liebenswürdigkeit an den hageren Amerikaner, der keine fremde Sprache beherrschte und dessen Englisch, mit dem Akzent des Mittelwestens, nur aus einsilbigen Worten zu bestehen schien.

In diese Festesfreude platze plötzlich eine Bombe. Aus Fort Meyer, wo Orville am 3. September seine Flüge aufgenommen hatte und schon am übernächsten Tage in einer Höhe von 40 Meter den Stundenrekord mit einer Stunde, zwei Minuten, fünfzehn Sekunden Flugzeit erobert hatte, flog ein Telegramm über den Ozean, das Wilbur ein schreckliches Drama melden. Es war der 17. September. Orville hatte den Leutnant Thomas Seldridge als Fluggast mitgenommen. Sie waren bis in die schwindelnde Höhe von 50 Meter gestiegen, als plötzlich der Apparat kippte und zu Boden stürzte. Orville hatte noch die Geistesgegenwart gehabt, den Motor abzustellen.

Ein Schrei des Entsetzens entrang sich den Zuschauern. Soldaten rannten nach der Unfallstelle. Dort war ein unvorstellbares Gewirr, an zerrissenen Drähten, Holzstücken, Eisenstücken und Leinwandfetzen. Als man Orville von den Trümmern befreit hatte, atmete er noch, war aber bewußtlos. Er hatte drei Rippen gebrochen, der rechte Schenkel war mehrmals gebrochen, und er blutete aus einer tiefen Fleischwunde am Kopf. Sein Begleiter, Leutnant Seldridge, war zwischen den Motor und den Benzinkästen geraten und völlig zerquetscht worden.

Der Motorflug hatte sein erstes Todesopfer gefordert. Langsam genas Orville und konnte eine genaue Beschreibung des Unfalls und seiner Gründe geben:

«Wir waren gerade aufgestiegen und hatten eine Höhe von 150 Fuß erreicht, als ich hinter mir, das Motorengetriebe überbordend, ein eigenartiges, ungewohntes Surren und Quietschen hörte, wie das einer Bohrmaschine, die auf Metall trifft. Als ich mich umdrehe, sehe ich, daß einer der Schrauben den Draht gefaßt hat, der das hintere Seitensteuer mit dem Hauptgestell verbindet. Der Draht riß, wie von einem Messer zerschnitten, sauste mehrmals durch die Luft und wickelte sich um die Schraubenachse. Ich wollte im Gleitflug niedergehen, als sich die Maschine auch schon nach vorne überschlug und mit mir und meinem Begleiter zu Boden sauste. Seldridge blickte mich fragend und entsetzt an. Als der Apparat stürzte, hörte ich nur einen Schrei, ein kurzes „Oh!“ ausrufen; dann war alles vorüber. Erst im Krankenhaus bin ich wieder erwacht.»

XI.

Wilbur, der seinen Bruder abgöttisch liebte, war verzweifelt. Aber schon wenige Stunden später teilte ihm ein Telegramm seiner Schwester Catharina mit, daß die Verletzung Orvilles nicht lebensgefährlich sei. Mit neuem Mut begann Wilbur seine Flüge, und bei seinem letzten Flug auf dem Schießplatz von Auvours, am letzten Tage des Jahres, stellte er einen neuen, stolzen Rekord auf. Zwei Stunden, zwanzig Minuten und dreihundzwanzig Sekunden blieb er an diesem Tag in der Luft und legte eine Entfernung von 124,7 Kilometer zurück, nachdem er schon 8 Tage vorher einen Höhenrekord von 110 Metern aufgestellt hatte.

Da das Wetter in Nordfrankreich schlecht wurde, folgte Wilbur einer Einladung der Stadt Pau und überseide dort auf den ersten Flugplatz, der in der Geschichte der Menschheit errichtet wurde. Auf der Heide von Pont-Lang erhob sich der neue Schuppen, der das Meck der Flugbegeisterten wurde. Staatsmänner und Gelehrte, Sportsleute und Industrielle aus allen Ländern strömten nach Pau, um Wilbur Wright fliegen zu sehen. Die Könige von England und Spanien fanden sich ein und ließen sich von dem immer gleich unbeweglich bleibenden Amerikaner seinen sonderbaren Apparat erklären, der dem Vogel die Herrschaft über die Luft abgenommen hatte. Um den Apparat bei Windstille zu starten, hatte Wilbur einen Turm gebaut, von dessen Spitze ein aufgezogenes Fallgewicht hinuntersauste und damit dem Apparat, der startfertig auf der Schiene stand, die Anfangs-

geschwindigkeit gab. Es war ein sonderbares Bild, wenn die Großen der Erde sich um den Vorzug stritten, an dem Schleppseil zu ziehen, das das Fallgewicht in die Höhe brachte. Der englische Minister Balfour, der Presselord Northcliffe, der Herzog von Westminster, der französische Graf Flambeau und der Automobilindustrielle Marquis de Dion, ein russischer Großfürst und ein deutscher Herzog, ein belgischer Graf und ein ungarischer Magnat zogen mit einem französischen Mechaniker und dem amerikanischen Koch Wilburs gemeinsam an einem Strang.

Orville, der von seinem Unfall genesen war, kam in Begleitung seiner Schwester Catharina nach Frankreich.

Der Triumph der Wright's war vollkommen. Sie bildeten in Frankreich und in Italien, wo der König sie mit großen Ehren empfing, ihre Schüler aus, ließen sich in London in der englischen Aristokratie und der Gelehrtenwelt feiern und kehrten endlich in die Heimat zurück.

Der Nebel hatte die Bucht von New York eingehüllt. Plötzlich jedoch brach die Sonne hervor und vergoldete mit ihren Strahlen die Bastionen der Wolkenkratzer und die Freiheitsstatue im Hafen. Vom Ambros-Kanal herauf näherte sich eine stolze Flotte der Stadt. Hunderte von Schleppern, Motorbooten, Dampfern und Fährbooten umgaben in dichtem Kranz den Dampfer «Kronprinzessin Cecilie», der an diesem strahlenden Maimorgen unter dem ohrenbetäubenden Lärm der Sirenen, die von allen Schiffen, von allen Fabrikschloten heulten, in den Hafen einfuhr. An Bord waren die Brüder Wright, die fliegenden Brüder, die ehrenüberladnen aus der alten Welt, wo sie ihre Anerkennung durchgesetzt hatten, in die Heimat zurückkehren. Am Pier standen Zehntausende wie die Mauern, und ihr Triumphzug über den Brodway wurde von Hunderten von Polizisten geleitet, die die jubelnde Menge davon abhalten mußten, sich vor die Räder des Automobils zu werfen, in dem die Brüder saßen.

Empfänge in Dayton und in Washington. Der wohlbeliebte Präsident Taft drückt ihnen die Hand, und in seiner Ansprache erinnert er an Washington, der einen Ballonauftieg gemacht habe. «Seitdem jedoch seien die Präsidenten der Vereinigten Staaten infolge ihrer Körperfüße nicht mehr so geeignet für die Luftschifffahrt.»

Die Vaterstadt gab ihnen ein zweitägiges Fest. Aber die Brüder hatten keine Zeit. Sie arbeiteten in Hemdärmeln in der Werkstatt und kamen so, wie sie waren, heraus, um den Festzug zu begrüßen und die Dutzende von Ansprachen über sich ergehen zu lassen.

Sie hatten gewonnen. Der Erfolg sagte ihnen alles; der Beifall, der jetzt von allen Seiten über sie niederging, ließ sie kalt.

ENDE



Was ist Ricqlès?

Alcool de menthe de RICQLES mit einem Glas Zuckerwasser gibt ein sehr erfrischendes und wohlsmackendes Getränk und parfümiert den Atem.

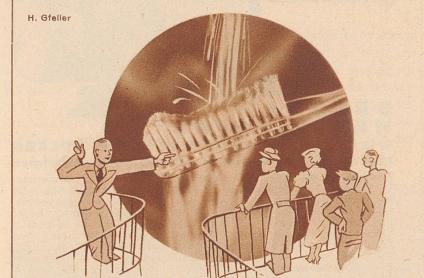
«Ungezählte Räder, Hupe und Stiefel arbeiten sich talaufwärts — Seite an Seite, einander überholend, einander zurücklassend — alle demselben unbekannten Ziele zu. Trainkolonnen krochen nebene uns her. Mitrailleurkarren flitzten vorüber und bespritzten uns mit Kot. Dragonertrupps rasselten vorüber wie Hagelschauer... Stunde um Stunde warten wir, von Regen überströmt, im tiefen Schmutz hinter den Geschützen her...» — Diese Sätze hat Max Oederlin in seinem interessanten Buch

Marsch im Jura 1916/17

geschrieben. Es ist kein aufgebausches Heldenepos unserer Grenzbesetzungsarmee, keine Sensationshenscherei, sondern eine wirklichkeitsgetreue Schilderung aus diesen unsicheren und schicksals schweren Tagen. Schlicht und recht, mit Ernst und Humor erzählt — genau so, wie es eben damals war.

In jeder guten Buchhandlung zu haben
Kartoniert Fr. 3.—
oder in Ganzleinen Fr. 3.50

Morgarten-Verlag A. G., Zürich



Keine Ablagerungen mehr!

Die Schweizer Zahnbürste IMPLATA hat eine eingegossene Metallplatte, in der jedes Borstenbündel durch eine dreizackige Klammer solid verankert ist. Die IMPLATA kann deshalb mit heißem Wasser gereinigt werden, ohne daß die Borsten ausfallen. Dadurch werden die sehr unhygienischen Ablagerungen, die auch das vorzeitige Abbrechen der Borsten begünstigen, bei der IMPLATA vermieden. Verwenden Sie deshalb für eine hygienischere, wirksamere Zahnpflege

IMPLATA
ZAHNBÜRSTE MIT METALLPLATTE
BURSTENFABRIK EBENAT-KAPPEL A.G., EBENAT ST.G.



braucht das keine unangenehme Überraschung, weil etwa das Haar fettig ist und die Frisur nicht sitzen will. Das Haar kann trotzdem gepflegt, duftig und wie frisch gewaschen aussehen: einfaches Betupfen mit Schwarzkopf-Trocken-Schaumpon entfettet, entstaubt und lockert Ihr Haar im Nu, ohne die Ondulation zu zerstören oder einen grauen Schimmer zu hinterlassen.

SCHWARZKOPF
TROCKEN-SCHAUMON
die Haarwäsche ohne Wasser
Grüne Adtekose, für mehrere Monate ausreichend, Fr. 1.60
DOETSCH, GRETHE & C. A. G.
BASEL