

Die Brüder Wright / Eine Studie ueber die Entwicklung der Flugmaschine von Lilienthal bis Wright



A. Hildebrandt

A. Hildebrandt

Die Brüder Wright / Eine Studie
ueber die Entwicklung der
Flugmaschine von Lilienthal bis
Wright

PUBLISHER NOTES:

✓ BESUCHEN SIE UNSERE WEBSITE:

LyFreedom.com

Vorrede.

Der Prophet gilt nichts im Vaterlande! Dieses alte Sprichwort will andeuten, dass infolge der Unvollkommenheit der menschlichen Natur das Verdienst hervorragender Männer oft nicht so gewürdigt wird, wie es seiner Bedeutung nach sein müsste. Die meisten Menschen können sich eben nicht über das Alltägliche erheben und dem Gedankenfluge weitausschauender Zeitgenossen folgen. Neid und Missgunst stellen sich den Grossen dieser Erde entgegen, und die Rivalität der Konkurrenten, die alles verkleinern und herabziehen. Im Kampfe um die Eroberung der Luft haben wir zwei hervorragende Fälle dafür gehabt, wie sich die Bahnbrecher nur mühselig zu Anerkennung durchzuringen vermögen. Wir haben aber hier gleichzeitig ein seltenes Beispiel, wie zwei Männer noch bei Lebzeiten die grösste Anerkennung ihrer Zeitgenossen gefunden haben. Der Gedanke an die Eroberung der Luft ist so bestechend, dass er in den weitesten Schichten der Völker ganz aussergewöhnlichen Anteil findet. Bislang beherrschte der Mensch nur zwei Dimensionen. Jetzt hat er auch begonnen, sich die dritte Dimension, die Luft, zu erobern. Zeppelin und Wright sind die Könige der Luft. Ihnen beiden ist es zu danken, dass wir anfangen, die Luft sowohl mit Fahrzeugen, „leichter als die Luft“, als auch mit solchen, die „schwerer als die Luft“ sind, zu beherrschen. Beide haben lange arbeiten müssen, bis sie der Welt die Richtigkeit ihres Gedankenfluges beweisen konnten. Beide sind sie viel geschmäht und mit Schmutz beworfen worden. Der Name Zeppelin ist heute nicht nur dem deutschen Volke bekannt, er hat überall ausgezeichneten Klang. Ueberall widmet man dem greisen Forscher eine Verehrung, wie man sie den grössten Helden aller Zeiten kaum entgegengebracht hat. Auch an Wright haben wir Europäer viel gesündigt. Man ging sogar soweit, die beiden Brüder, die bereits im Jahre 1905 die grössten Erfolge erzielt hatten, in Umprägung des Wortes „die fliegenden Brüder“—„die lügenden Brüder“ zu nennen. Erst im Jahre 1908 konnten sie, die auch bei ihren Landsleuten in Amerika wenig Glauben gefunden hatten, beweisen, welch gewaltigen Fortschritt sie in ernster Arbeit gemacht hatten. Verfasser folgt der Anregung, eine allgemein verständliche Abhandlung über die Gebrüder Wright zu schreiben, mit um so grösserer Freude, als er ziemlich der einzige war, der unentwegt die beiden genialen Erfinder in Wort und Schrift verteidigt und niemals an dem Wert ihrer Mitteilungen gezweifelt hat. Bei der Abfassung der kleinen Schrift kommt es dem Verfasser sehr zu statten, dass er bei einem Besuch in Amerika sowohl den Lehrer der Brüder Wright, den jetzt 77 Jahre alten hervorragenden

Ingenieur Chanute, und dessen Assistenten Herring, wie die Stätten, an denen die Flugmaschine geboren wurde, kennen lernte. Besonders zu Dank verpflichtet ist er dem in Gross-Lichterfelde lebenden Baumeister Gustav Lilienthal, der ihm in früheren Jahren authentisches Material über seinen Bruder Otto Lilienthal, den Altmeister der Fliegekunst übermittelt hat, ferner dem in New York lebenden Ingenieur Herring, sowie auch Ingenieur Chanute in Chicago, der umfangreiches Material der ersten Flugversuche in Amerika zur Verfügung gestellt hat; endlich dem Bischof Milton Wright zu Dayton in Ohio, der sowohl beim Besuch des Verfassers eingehende mündliche Angaben gemacht hat, als auch jetzt in bereitwilligster Weise altes Material über seine Familie und seine Söhne zur Verfügung stellte. Orville Wright ist nun nach Berlin gekommen, wo er auf Veranlassung des „Lokal-Anzeigers“ sein bis jetzt unübertroffenes Können vorführen will. Noch sind wir erst im Anfangsstadium des Kampfes um die Eroberung der Luft, und viel Arbeit ist nötig, ehe wir einigermaßen sicher die Luft beherrschen. Mögen die Vorführungen von Wright für unsere deutschen Erfinder und namentlich für diejenigen, die sie finanziell unterstützen wollen und müssen, ein Ansporn zur weiteren Förderung sein.

Berlin, August 1909.

A. Hildebrandt.

Die Familie Wright.

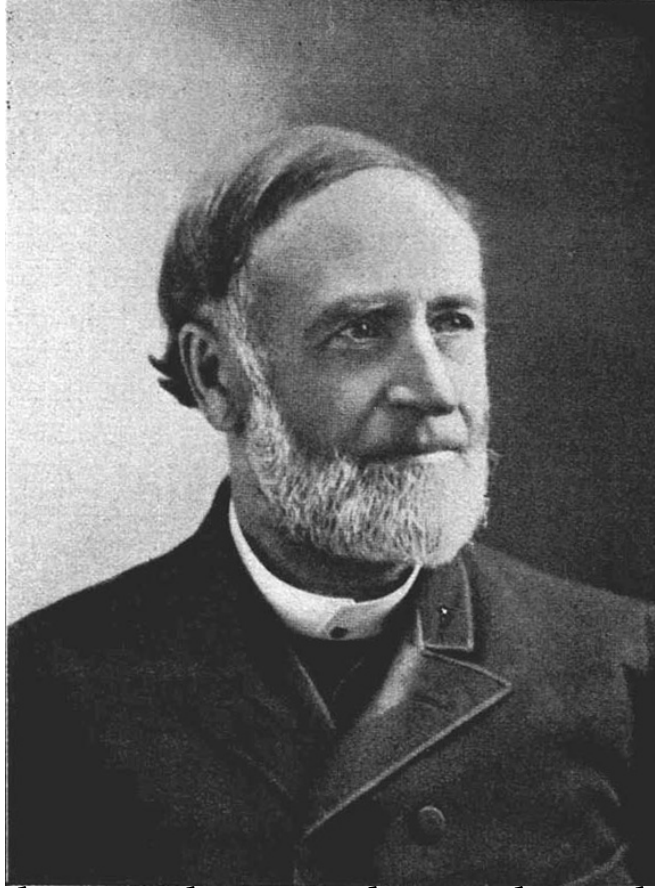
Die Wrights führen ihren Stammbaum bis in das 14. Jahrhundert zurück. Viele hervorragende Leute, deren Namen auch in der Geschichte verewigt sind, haben der Familie angehört. Von grossmütterlicher Seite stammen sie aus Holland, wo die ersten Aufzeichnungen bei Lord Afferden Ende des 14. Jahrhunderts beginnen und bis in die heutige Zeit vollständig fortgeführt sind. Die Nachkommen des Lords wanderten später nach Amerika aus und siedelten sich um das Jahr 1650 in Long Island an. Die Grossmutter Katherine Reeder war verwandt mit dem Gouverneur Andrew H. Reeder, der in Kansas im Jahre 1854 die Zügel der Regierung inne hatte. Väterlicherseits können die Vorfahren zurückgeführt werden bis zu John Wright, der im Jahre 1538 das Gut Kelvedon Hall im Kreise Essex in England erwarb. Sein und seiner Frau Olive Nachkomme im vierten Grade, Samuel Wright, wanderte im Jahre 1630 nach Amerika aus und siedelte sich 6 Jahre später als Farmer in Springfield in Massachusetts an. Hier wurde er bald zum Diakon der ersten puritanischen Kirche und später zum Pfarrer der Gemeinde erwählt. Nach segensreichem Wirken entschlief er sanft im Jahre 1665 zu Northampton. Seine Nachkommen blieben in Neu-England und manche berühmten Leute sind aus ihnen hervorgegangen. Zu nennen sind Edmond Freeman, Reverend Joshua Moody, Reverend John Russell, John Otis und John Porter in Windsor. Durch den letzten sind die Wrights verwandt geworden mit dem berühmten amerikanischen General Ulysses S. Grant und mit dem Präsidenten Grover Cleveland; ferner mit dem bekannten General Joseph Warren in Bunkerhill. Der Grossvater Wrights, Silas Wright, war Senator der Stadt New York und später Gouverneur des Staates New York. Er besass umfangreiche Güter, um deren Bewirtschaftung er sich selbst kümmerte. Seine Kinder wurden gleichfalls zu Landleuten erzogen. Er starb in New York im Jahre 1847.



**John G. Körner: Der aus Deutschland stammende Grossvater
Wrights im 80. Lebensjahr**



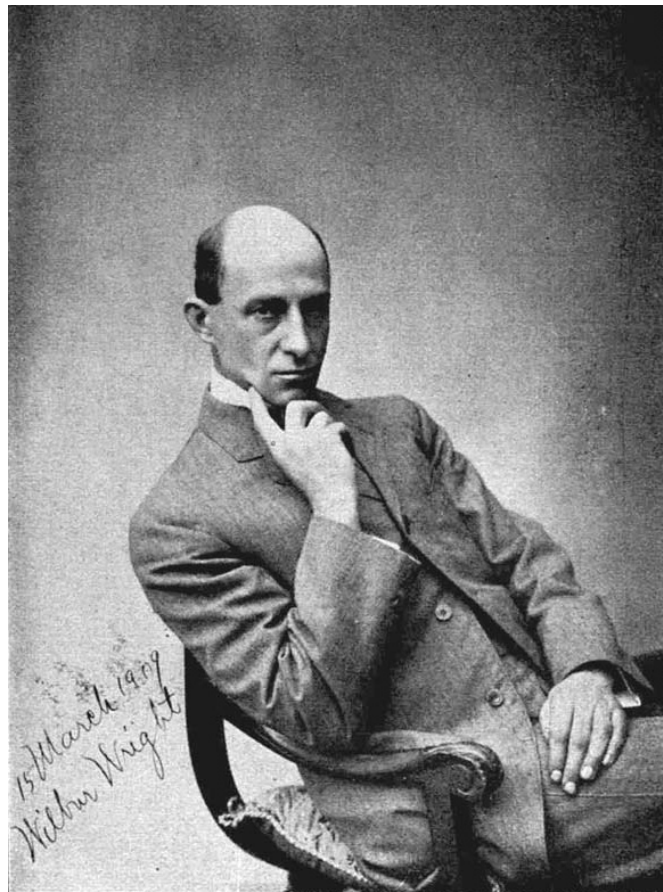
Frau Susan C. Wright: Die Mutter der Wrights Im 40. Lebensjahr



**Bischof Milton Wright: Vater der Wrights, Geboren Am 17.
November 1828**

Wir Deutschen haben den Ruhm, den ersten fliegenden Menschen, der mit einer Flugmaschine ohne Motor die Luft durchsegelte, unsern Landsmann nennen zu dürfen. Uns verbindet aber auch ferner Verwandtschaft mit den Königen der Fliegekunst, mit Wrights. Der Grossvater mütterlicherseits, John G. Koerner, war geboren in einer kleinen Ortschaft in der Nähe von Schleiz im Fürstentum Reuss jüngerer Linie. Die Frau dieses im 86. Lebensjahre verstorbenen Koerner, eine geborene Fry, war Amerikanerin, aus Landen deutschen Sprachgebiets, wahrscheinlich der Schweiz, stammend; nähere Angaben fehlen. Ihre Tochter wurde am 30. April 1831 in Hillsborough in Virginia geboren. Im Jahre 1859 vermählte sie sich, die inzwischen mit ihrer Familie auf eine Farm zu Union County in Indiana verzogen war, als jüngstes von 5 Kindern mit Milton Wright, dem Vater der beiden Luftschiffer. Dieser ist am 17. November 1828 in Rush County in Indiana geboren. Er folgte dem Berufe seiner ältesten Vorfahren und hielt mit 22 Jahren seine erste Predigt am 17. November 1850. Infolge einer ausgezeichneten Erziehung, die ihm sein Vater hatte zuteil werden lassen, brachte er es bald im geistlichen Stande zu hohen Würden. Er wurde reisender Minister der lutherischen Brüdergemeinde, Präsident des Kirchenrats, und amtiert bereits seit 24 Jahren als Bischof. Die Erfüllung seines

Berufes brachte es mit sich, dass er viele und grosse Reisen zur Inspektion der verschiedenen ihm unterstellten Kirchengemeinden ausführte; hat er doch nicht weniger als 200 000 Meilen in amtlicher Eigenschaft auf der Eisenbahn durchmessen. Auf seinen Reisen erwarb er sich einen praktischen Blick und grosses Verständnis für die verschiedensten Lebensstellungen; seinen Kindern liess er eine ausgezeichnete Erziehung und Schulbildung zuteil werden. Leider starb seine Frau bereits am 4. Juli 1889 zu Dayton in Ohio. Der Tod hatte sie von einem langen und schweren Leiden erlöst. Besonders Wilbur Wright hatte sich bemüht, seiner Mutter die letzten Lebensjahre zu erleichtern, so dass ihm deswegen auch eine besondere Anerkennung seines Vaters zuteil geworden ist.



Wilbur Wright: Geboren am 16. April 1867



Orville Wright: Geboren 19. August 1871

Milton Wright hatte sieben Kinder, von denen gegenwärtig noch fünf am Leben sind. Wilbur, am 16. April 1867 in Henry County geboren, ist der dritte Sohn. Ihm folgten am 19. August 1871 Orville und am 19. August 1874 Katherine, die beide in Dayton geboren wurden.

Eigenartig ist die Angabe des alten Bischofs, dass gerade die Erfinder keine so gute Erziehung genossen haben wie seine anderen Kinder. Keiner von beiden besuchte eine Hochschule, beide haben sich durch ihre eigene Intelligenz in der Technik zu bedeutender Stellung emporgearbeitet. Wilbur berechnete anscheinend in seiner Jugend zunächst nicht zu grossen Hoffnungen, obgleich er sehr intelligent war und eine rasche Auffassungsgabe besass.

Das erste Interesse für die Flugtechnik wurde bei den Brüdern im Sommer 1878 geweckt, als ihr Vater eines Tages nach Hause kam und plötzlich aus seinen Händen ein Spielzeug in die Luft fliegen liess, das auch heute noch unter dem Namen Helicoptere—Schraubeflieger—bekannt ist. Dieses kleine Ding war aus einem Rahmenwerk von Kork und leichtem Bambus gefertigt und mit Papier überklebt. Die Schrauben wurden durch ein starkes Band von Kautschukschnüren in Bewegung gesetzt, das eng zusammengedreht wurde. Nur kurze Zeit blieb das zerbrechliche Spielzeug in den Händen der Knaben erhalten; aber die Erinnerung an diese ersten Flugversuche haftete fest im Gedächtnis

beider. Einige Jahre später begannen sie selbst ihr altes Spielzeug nachzubilden, wobei sie das eine immer grösser als das andere fertigten. Aber sie machten die eigentümliche Erfahrung, dass die grösseren Maschinen immer schlechter flogen. Schliesslich wurden sie in ihren weiteren Experimenten entmutigt und wandten ihr Interesse dem Drachensteigen zu, ein Sport, der in Amerika durch die Franklinschen Drachenaufstiege zum Studium elektrischer Erscheinungen besonders weite Verbreitung gefunden hat. Als sie älter wurden, gaben sie auch diesen Sport auf, der, wie sie selbst sagten, nicht mehr für Jungen in ihrem Alter passte.

Erst die Versuche Lilienthals und besonders das Nachdenken über seinen tragischen Tod weckten in ihnen die alte Passion zur Flugtechnik wieder. Sie studierten mit grossem Interesse die Werke von Chanute, Marcy, Langley, Mouillard und anderen über die Fortschritte und Untersuchungen des flugtechnischen Problems, und bald gingen sie zu praktischen Versuchen über.

Die Mitbürger von Dayton, die irgendwie in nähere Berührung mit Wilbur und Orville Wright gekommen sind, haben seinerzeit dem Verfasser gegenüber das äusserst bescheidene Wesen der beiden gerühmt. Besonders auch hoben sie hervor, wie sich die Erfinder aus einfachen Verhältnissen emporgearbeitet hätten und mit grossem Fleiss ihrer Fahrradfabrik einen Ruf weit über ihre Heimatstadt hinaus gesichert hätten. Ihre vielseitige Bildung wurde ebenfalls anerkannt, und man konnte sich in ihrer Gesellschaft davon überzeugen, wie gut sie beschlagen waren in der Literatur, in der Musik, Kunst und selbst in der Malerei. Sie sind nicht einseitige fanatische Flugtechniker, sondern verfolgen alle Fortschritte der Luftschiffahrt und brechen keineswegs etwa den Stab über die Konkurrenten, die auf dem Gebiete der aerostatischen Luftschiffahrt tätig sind.

Sie haben in ihrer eigenen Fabrik auch wie gewöhnliche Arbeiter gelernt, und die Franzosen waren überrascht, als sie sahen, wie Wilbur Wright in Le Mans eigenhändig und ohne jede fremde Hilfe im Arbeiterkittel seine Maschine zusammensetzte. Allerdings besass er ein gewisses Misstrauen, das sich auf mancherlei schlechte Erfahrungen stützte. So zum Beispiel wollte er als Klaviersaitendraht nur das Material verwenden, das er sich aus Amerika mitgebracht hatte. Er war sich eben auch bewusst, dass es bei einer so heiklen Maschine, wie es ein Drachenflieger ist, auch auf das Unwesentlichste ankommt, wenn man Erfolg erzielen will.

Die Pünktlichkeit der Brüder ist ebenfalls ganz hervorragend. Allen Verabredungen folgen sie zur Minute, und nie braucht ein bestellter Arbeiter auch nur eine Sekunde auf ihr Erscheinen zu warten.

In den Einöden bei Kill Devil hatten sie gelernt, ein äusserst einfaches Feldleben zu führen. In Le Mans schlief Wilbur Wright in einem einfachen Bett, eigentlich nur in einer grossen Kiste, die bei Tage mittels

einer Leine an die Decke gezogen wurde und bei Nacht auf dem Fussboden neben seinem Flieger Platz fand. Dabei bestand der Fliegerschuppen nur aus roh zusammengezimmerten Brettern, und der Raum war keineswegs behaglich, da der Wind über die Ebene des Schiessplatzes zu Auvours mit ungeschwächter Kraft dahinbrausen kann. In Pau bewohnten sie allerdings schon ein komfortableres Quartier, jedoch immer noch gegen das einfachste Zimmer eines einfachen Hotels bescheiden zu nennen.

Beide Brüder sind von grosser Zurückhaltung; sobald sie jedoch jemand bei näherer Bekanntschaft schätzen gelernt haben, so tauen sie etwas mehr auf. Man hat das Gefühl, dass man Leute vor sich hat, auf die man sich in jeder Beziehung und in allen Lagen des Lebens verlassen kann. Ihre Schweigsamkeit ist ja genügend bekannt geworden. Ihre Physiognomie ist meistens sehr ernst; aber bei näherem Verkehr hellt sich das freundliche Auge Wilbur Wrights lebhaft auf. Ihre Ruhe verlieren sie nie. Ob auf den Feldern Tausende von Zuschauern auf einen Flug warteten, ob Prinzen oder Geschäftsleute, die ihre Patente zu erwerben gedachten, sich unter ihnen befanden, nie liessen sie sich zu etwas drängen, das sie nicht wollten; nie liessen sie sich verleiten, einen Flug-Versuch zu wagen in einem Wetter, das ihnen ungünstig war. Die Statur der beiden ist mittelgross. Wilbur ist mit 1,80 Meter etwas grösser als sein Bruder Orville. Beide sind sehr schlank und zeigen nur Muskeln und Sehnen. Man sieht ihnen an, dass sie sich ihr ganzes Leben lang mit einem Sport beschäftigt haben, bei dem es hauptsächlich auf ein sicheres Auge und grosse Geistesgegenwart ankommt. In ihrer Lebensweise sind sie stets überaus nüchtern und enthaltsam gewesen. Auch bei den feierlichsten Anlässen waren sie nicht zu bewegen, Alkohol zu sich zu nehmen. Sie sind fromm, nicht äusserlich vor den Augen der Leute, sondern aus innerem Gefühl. Dies ist leicht verständlich, wenn man an den alten Bischof Wright, der als Priester höchstes Ansehen geniesst, denkt. So haben sie, die heute doch nicht mehr jung sind, in ihrem Leben noch nie eine Andachtsstunde versäumt und es als selbstverständlich erachtet, die Sonntage von jeder Art Arbeit freizuhalten.

Die Entwicklung des Gleitfluges.

Zum näheren Verständnis der ersten praktischen Arbeiten der Brüder Wright ist es erforderlich, die Entwicklung der Flugtechnik in Deutschland ins Auge zu fassen. Hier war es dem Ingenieur Otto Lilienthal gelungen, als erster Mensch die Luft mehrere 100 Meter weit zu durchfliegen. Weiteren technischen Kreisen ist er auch bekannt geworden als Erfinder eines ausgezeichneten Kleinmotors, der seinerzeit für Luftschiffahrtzwecke besonders geeignet erschien, leider jedoch nicht in der richtigen Weise gewürdigt wurde. Auf die Arbeiten dieses hervorragenden Mannes müssen wir deshalb im folgenden etwas näher eingehen.

Otto Lilienthal wurde am 24. Mai 1848 zu Anklam in Pommern geboren. Schon als Junge von 13 Jahren hat er im Verein mit seinem noch jetzt in Gross-Lichterfelde bei Berlin lebenden Bruder Gustav das Fliegen mit den primitivsten Mitteln versucht. Die ersten Flügel, die sich die Brüder bauten, bestanden aus Klappen, welche an die Arme gebunden wurden. Die Versuche wurden meist bei Nacht ausgeführt, weil die Knaben den Spott ihrer Schulgenossen fürchteten. Sie versuchten, schwebend in die Luft zu gelangen, indem sie mit ihren Klappen einen Hügel herabließen. Lange Jahre wurden dann die Fliegeversuche aufgegeben. Während des Studiums an der Berliner Gewerbe-Akademie fertigte sich Otto Lilienthal in den Jahren 1867/68 seinen komplizierten Apparat an, der vier kleine und zwei grosse Flügel besass, die abwechselnd auf- und niederschlugen. Es gelang ihm bei den Experimenten durch seine Beinbewegung ein Gewicht von 40 Kilogramm zu heben.