

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 13 (1937)
Heft: 30

Artikel: Gelogen oder geflogen?
Autor: Moszkowski, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-751875>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Der Verfasser dieser Artikelserie hat die Entstehung des ersten Motorflugzeuges selbst mitgemacht, und ist daher wie kein Zweiter berufen, die Geschichte der fliegenden Brüder zu erzählen. Als persönlicher Bekannter der Wrights, Gordon Bennetts, des Reporters Gibbs, des Industriellen Weiller ist er imstande, in dieser spannenden Artikelserie unbekannte Einzelheiten und Tatsachen zu berichten, die wir hier auf das 4. Internationale Flugmeeting Zürich (23. Juli bis 1. August) hin unsern Lesern vorlegen.

World Copyright by Associated Press Correspondents 1936



Orville Wright



Wilbur Wright

I.

«Donnerwetter noch einmal! Schon wieder die Schnüre verheddert! Lauf, lauf! Der Kasten steigt!»
«Tatsächlich, er steigt?! Vorhin hat er sogar dem Steuer gehorcht.»

«Die Schnüre haben sich zusammengedreht... wir müssen ihn hinunterholen.»

«Ruhig, ruhig! Langsam, langsam!»

«Der Wind faßt ihn wieder!»

«Aber die Schnur am Hebel funktioniert, Wilbur.»

«Der Wind ist stark genug. Ich werde versuchen, ob es mich trägt.»

«Jetzt noch nicht. Ich traue dem Gleichgewicht nicht. Es muß sich erst richtig ausbalancieren... denke an Lilienthal und Pilcher!»

«Ich habe gar keine Lust, Vater einen toten Sohn nach Hause zu bringen.»

Orville schüttelt den Kopf. «Wir brauchen uns ja nicht gleich den Hals zu brechen...»

«...er kommt ganz weich herunter, und der Sand ist auch nicht zu hart.»

«Jetzt dreht er sich!»

«Hurra! Die Schnüre werden frei! Das Höhensteuer stellt sich ein. Schon hat er die Nase wieder nach oben.»

«Lauf! Gib die Schnur frei!»

Erhitzt und gerötet vom Laufen gegen den Wind, der mit mehr als 40 Kilometer Geschwindigkeit kalt über die kahlen Dünen brauste, stürmten die beiden jungen Männer, einer hinter dem anderen, die Hände hochgerissen von den Schnüren, an denen ein sonderbarer Drache schwebte, die Sanddüne herab. Es waren kräftige, muskulöse Burschen, mit wettergebräunten Gesichtern, die beiden Söhne des Bischofs Milton Wright, die auf den Dünen von Kitty Hagk, einige Kilometer von der Signalstation entfernt, auf dem Todes-Teufelshügel, ihre eigenartige Spielerei betrieben.

Hoch zu ihren Häupten schwebte ein seltsamer Kasten aus Leinwand und Holzstangen, vor dem eine kleine Fläche, die sich heben und senken konnte, angebracht war. Es war ein riesiger Drache, der gegen den Wind mit großer Geschwindigkeit aufstieg und sich hob und senkte, je nachdem man die Schnüre, die zu den Hebeln führten, bediente.

In ihrer Fahrradwerkstatt in Dayton hatten die beiden Brüder, der dreiunddreißigjährige Wilbur und der neunundzwanzigjährige Orville, seit Jahren in ihrer freien Zeit Modelle von Drachen angefertigt, mit denen sie Versuche machen wollten, den Segelflug zu lernen. Beides waren tollkühne Männer, die sich zum Ziel die Verwirklichung des Traumes der Menschheit gesteckt hatten. Der tragische Tod Otto Lilienthals, der Hunderte von Erfindern, die sich dem gleichen Problem zugewandt hatten, abgeschreckt hatte, hatte die Söhne des Bischofs erst eigentlich dazu bewogen, auf Lilienthals Spuren weiterzuarbeiten.

Es war am 9. August 1896. Orville lag krank im Bett und Wilbur saß bei ihm und las ihm aus den Zeitungen vor. Plötzlich stutzte er. In der Abendzeitung war ein kurzes Telegramm aus Berlin:

«Der Maschinenbau fabrikant Otto Lilienthal, der sich seit einigen Jahren mit dem absonderlichen Versuch beschäftigte, eine Flugmaschine zu bauen, ist heute aus einer Höhe von 15 Meter, bei einem Sprung, den er mit seinem Apparat von einem Hügel aus unternahm, abgestürzt und hat sich die Wirbelsäule gebrochen. Alle Sachverständigen waren sich seit langer Zeit darüber einig, daß die nutzlose Spielerei Lilienthals über kurz oder lang zur Katastrophe führen mußte. Die Luft ist weder fester Boden noch Wasser. Nie wird es den Menschen gelingen, sich wie der Vogel in die Wolken zu erheben.»

Es war ein glühend heißer Tag gewesen. Seit Wochen war eine Hitzewelle über die Staaten des Mittelwestens hinweggegangen. Orville lag in heftigem Fieber. Die Nachricht von dem Tode Lilienthals hatte all die alten Träume und Pläne, die die Brüder seit ihrer Knabenzeit miteinander im Spiel diskutiert hatten, wieder aufgewühlt. Unruhig wälzte er sich in seinen Fieberphantasien in den Kissen.

«Ich falle, ich fallet!» schrie er im Delirium und jammerte vor sich hin, um dann triumphierend auszurufen: «Jetzt schwebt ich hoch, hoch! Die Wolken kommen zur Sonne!»

Dann verfiel er in ruhigen Schlaf. Das Fieber ließ nach.

Wilbur, der am Krankenbett wachte, ging es fast genau so wie dem mit dem Fieber ringenden Bruder. Auch ihn hatte die Nachricht vom Tode des Deutschen gepackt. — Seit Jahren schon hatte er aufmerksam die Flugtechnik verfolgt. Alle Versuche, die in den Zeitungen beschrieben waren, hatte er eifrig gesammelt, und er besaß sogar einige Bücher über die Erfahrungen

mit Flugmaschinen, Schriften von Lilienthal, Chanute und Mouillard. Auch Tabellen, die das Smithsonian Institute veröffentlicht hatte, fanden sich in seinem Besitz.

Bedächtig ging Wilbur zum Bücherbrett, nahm sich die schon lange nicht mehr benützten Bücher und Tabellen heraus und begann zu lesen und zu rechnen. Der Morgen graute und immer noch saß Wilbur am Bett des Bruders, der der Genesung entgegenschloß, und studierte eifrig die Fliegerbücher. Kopfschüttelnd gab er um 6 Uhr morgens das Rechnen auf. Er hatte versucht, den Fehler zu finden, dem Lilienthal zum Opfer gefallen war. Seine Nachschlagewerke reichten nicht aus. Er schrieb an einen befreundeten Buchhändler in New York und ließ sich von ihm alle Bücher schicken, die in englischer Sprache über Versuche mit Flugmaschinen erschienen waren.

Von diesem Tage an stand Wilbur Wright völlig im Banne des Fliegens. Das Ikarus-Schicksal Lilienthals und wenige Jahre darauf der tragische Tod des jungen englischen Marine-Ingenieurs Percy S. Pilcher vermochten weder ihn noch seinen Bruder Orville, den er für seine Ideen gewonnen hatte, von ihrem Vorhaben abzubringen, der Menschheit den Weg in die Luft zu erschließen.

II.

In Dayton, im Staate Ohio, gibt es heute noch Leute, die in ihrer Raritätenkiste eine Zeitung kleinen Formats aus den Achtzigerjahren aufbewahrt haben, die «The Midget», der Zwerg, als Titel führte. Es ist ein kleines, unscheinbares Blättchen, das wenig über den Durchschnitt älterer amerikanischer Zeitschriften hervorragt. Das Interessante an dieser Zeitschrift aber ist, daß Drucker, Setzer, Verleger, Herausgeber, Redakteure und Zeitungsausträger die beiden Brüder Wilbur und Orville Wright waren.

Bischof Milton Wright von der Vereinigten Bruderkirche lutherischen Bekenntnisses war 60 Jahre alt. Er hatte in seinem langen Leben kirchliche Ehren und Würden gesammelt, aber keine irdischen Güter erwerben können. Das Vermögen, das er von seinem Vater, dem Senator Silas Wright, geerbt hatte, war in den verschiedenen Krisen, die die Vereinigten Staaten nach dem Bürgerkriege heimgesucht hatten, dahingegangen. Die älteren Kinder hatten eine sorgfältige Erziehung genossen, aber die beiden jüngeren Söhne Wilbur und Orville mußten schon in früher Jugend die Schule verlassen, um zum Lebensunterhalt der Familie beizutragen.

Im Jahre 1888 hatte sich Wilbur einige Dollars gespart und beschloß, eine Zeitung herauszugeben. Er war einundzwanzig Jahre alt, sein Bruder Orville siebzehn. Für die Anschaffung der notwendigsten Bleiletern reichte es gerade noch. Die Satzkästen zimmerten sich die beiden Brüder aus alten Kisten. Das wichtigste jedoch, die Druckpresse, schien unerschwinglich. Da erklärte Wilbur, er würde sich selbst die Maschine bauen. Um das nötige

Material zu erhalten, zog er mit Orville mit einem Handkarren los nach einem Schuttablagerplatz, der sich vor den Toren der Stadt befand. Bleche, Eisenstangen fanden sich im Überfluß vor, und in wenigen Wochen angestrengtester Arbeit entstand eine Maschine, auf der sich wirklich drucken ließ. Jedes einzelne Zahnrad war von den Brüdern in einem Schuppen auf dem Hof des väterlichen Grundstückes selbst gefräst worden.

«Eines schönen Tages», so erzählte Wilbur, «kam der Maschinenmeister einer großen Zeitung in Dayton zu uns. Voller Stolz zeigten wir ihm unsere Druckmaschine. Kopfschüttelnd betrachtete der Meister sie von allen Seiten, schob den Kautabak von der einen Seite des Mundes in die andere, spuckte in weitem Bogen aus dem Fenster und sagte:

«Daß sie druckt, sehe ich, aber wie sie es macht, ist mir schleierhaft.»

«Der Midget» hatte Erfolg. Orville war ein tüchtiger Zeitungshändler, die Auflage stieg. Dayton war in der Entwicklung begriffen, Zeitungen waren gefragt.

«Wir müssen eine täglich erscheinende Zeitung herausgeben, Wil», sagte Orville eines Tages zu seinem Bruder, als er das letzte Exemplar einer Auflage verkauft hatte.

«Du meinst, weil Edison es geschafft hat, werden wir es auch können?» war Wilbur's Antwort. «Versuchen können wir es!»

Drei Tage später erschien die erste Nummer des «Evening Item». Sie hatte jedoch keinen langen Bestand. Die Brüder konnten gegen die Konkurrenz der großen Tageszeitungen, die für schweres Geld Telegramme und Nachrichten von den Telegraphenagenturen bezogen, nicht konkurrieren. Sie kehrten zur Wochenschrift zurück und erzielten ganz gute Erfolge mit ihrem neuen Blatt «Westside News».

Eine zweite Zeitung, eine witzige Wochenschrift «Snapshots», brachte einigen Gewinn, aber der Bleistab in der Druckerei brachte beide Brüder gesundheitlich so herunter, daß sie ihr Unternehmen verkaufen mußten.

Wenige Wochen in der frischen Luft genügten, um sie wieder herzustellen. Und sie sahen sich nach einem neuen Beruf um. Wilbur dachte zuerst daran, seine große technische Begabung zur Errichtung einer Maschinenfabrik zu verwenden. Man begann, in Dayton Naturgasquellen nicht nur zur Beleuchtung, sondern auch zum Betrieb von Gasmotoren zu benutzen. Mit heißem Kopf setzte sich Wilbur an den Schreibtisch und begann, die Lehre der Wärme und der Explosionsmotoren zu studieren. Orville folgte seinem Beispiel, aber nach kurzer Zeit mußten die Brüder erkennen, daß das kleine Kapital, das ihnen der Verkauf der Druckerei gebracht hatte, für die Errichtung einer Maschinenfabrik nicht ausreichen würde.

Sie waren beide gute Mechaniker. Eines Tages fiel ihnen ein Inserat, das seit einigen Tagen in allen Daytoner Zeitungen erschien, in die Augen. Eine neu gegründete Fabrik suchte Schlosser und Mechaniker für den Bau von Fahrrädern. Das Fahrrad begann seinen Siegeszug anzutreten.

«Orville, mein Junge», sagte Wilbur. «Dies ist eine Gelegenheit.»

«Das ist doch nicht dein Ernst», war die Antwort. «Willst du als Schlosser in eine Fabrik gehen und dich von jedem lausigen Werkmeister anschauen lassen?»

«Das nicht», sagte Wilbur, «aber überlege mal. Jeden Tag werden mehr Fahrräder verkauft. Wirklich Bescheid wissen die wenigsten, sonst würden die großen Fabriken nicht nach erfahrenen Mechanikern und Schlossern schreien und teure Inserate für diese Arbeitskräfte in den Zeitungen loslassen. Hast du aber hier, in diesem sich zur Großstadt entwickelnden Nest, schon eine einzige Reparaturwerkstätte gesehen? Die Fahrradhändler haben alle blitzblanken Läden, in denen es von Nickel und Lack glänzt, aber frage mal einen von ihnen, ob er eine Speiche einziehen kann. Sie verstehen alle nicht, sich die Hände schmutzig zu machen. Die Reparaturen werden in den Fabriken vorgenommen und sind recht schön teuer. Da muß der Arbeiter bezahlt werden, der Werkmeister, der Direktor, der Aufsichtsrat, und am Ende des Jahres wollen die Aktionäre auch noch etwas haben.»

Orville sprang auf. «Das ist herrlich!» rief er. «Wir machen einen feinen Laden auf mit einem großen Schild: «Eigene Reparaturwerkstatt im Hause.»

Der Laden ging. Die Reparaturen wurden sorgfältig ausgeführt, und die Kundschaft war zufrieden. Die Brüder waren selbst eifrige Radfahrer. Aus Neigung zum Basteln und aus Spielerei bauten sie sich selbst Räder, die besser, stabiler und dabei noch leichter waren als die Maschinen, die die Fabriken lieferten.

Eines Tages prangte über dem Laden ein neues Schild: «Fahrräder eigener Fabrikation.»

In den Schuppen hinter dem Geschäft waren einige Werkzeugbänke aufgestellt. Die Fahrradhändler Gebrüder Whright waren Fabrikanten geworden. An dem Tage, an dem im fernen Europa am Fuße des Hügels von Sölln bei Rhinow in der Mark Brandenburg der deutsche Flugpionier Otto Lilienthal seinen Tod gefunden hatte und der jüngere der beiden aufstrebenden Fahrradfabrikanten im hitzigen Fieber lag, war es genau drei Jahre her, daß sie ihr Fahrradgeschäft gegründet hatten.

III.

Orville war vollkommen genesen und ebenso beherrscht von dem Gedanken der «Eroberung der Luft» (ein Ausdruck, den er in den Werken Moullards gefunden hatte) wie Wilbur. Jede Minute, die ihnen ihr Betrieb, das Ladengeschäft, die Reparaturwerkstatt und die Fabrikation neuer Fahrräder ließ, wurde darauf verwendet, an Hand der Tabellen über Luftwiderstand und Windstärken Berechnungen anzustellen. Wie mußte die Fläche beschaffen sein, die zum Tragen geeignet war? Durfte sie gekrümmt oder gerade sein, eckig oder rund, aus welchem Material mußte sie zweckmäßig hergestellt sein? Wie groß war der Hub des Windes unter verschiedenen Winkeln? Das waren einige der Fragen, die bisher ungelöst waren und die zu beantworten die beiden Brüder sich vorgenommen hatten.

Als frische Neulinge auf einem Gebiete, auf dem sich die größten Physiker vergeblich bemüht hatten, verfügten die Brüder über eines: über eine grenzenlose Zuversicht. Wissenschaftliche Kenntnisse ersetzten sie durch technisches Können und Handfertigkeit auf den mannigfaltigsten Gebieten. Trotzdem bisher die Bücher ihre Lehrmeister gewesen waren, so waren sie doch einsichtig genug, den nötigen Respekt vor dem Lehrer außer acht zu lassen, wenn ihnen die Erfahrung zeigte, daß er sich irrte.

Von Versuch zu Versuch fanden Wilbur und Orville die einzelnen Elemente der Konstruktion, die zum Erfolge führen mußte.

Die beiden großen, schlanken, jungen Leute aus der angesehenen Familie des Bischofs, die ein gutgehendes Unternehmen besaßen, galten allen Müttern heiratsfähiger Töchter in Dayton als gute Partie. Beharrlich jedoch lehnten die Brüder jede Einladung zu Tanzgesellschaften ab. Einer alten Dame, einer Freundin des Hauses seiner Eltern erklärte Wilbur auf die direkte Frage, warum er nicht ans Heiraten denke: «Für die Ehe kommen wir beide nicht in Frage. Wir haben eine Geliebte, die so kostspielig ist, daß uns nebenbei kein Geld für eine Frau übrigbleibt.»

Die alte Dame war entsetzt, denn Wilbur hatte ihr nicht verraten, daß diese Geliebte, für die sie all ihr Geld opferten, die Idee der Flugmaschine war. Ein Gutes jedoch hatte diese Absage: die Brüder wurden mit Heiratsproben nicht mehr belästigt und konnten ihre freie Zeit den Studien ihrer Liebhäberin widmen.

In der Werkstatt hatte sich Wilbur einen Zeichentisch eingebaut und hier saß er mit Orville und rechnete und rechnete. Nichts stimmte aber mit der Praxis überein. Die Brüder hatten sich Windmesser hergestellt. Aber ihre Ergebnisse bei den Versuchen waren gänzlich verschieden von denen, die die offiziellen Gelehrten und Wissenschaftler registriert hatten. Je mehr sie studierten und je mehr sie prüften, desto mehr kamen sie zu dem Resultat, daß sie auf völlig jungfräulichem Boden arbeiteten und daß es vollständiges Neuland zu entdecken gab. Keine Formel war richtig, die die Gelehrten ausgerechnet hatten.

Es dauerte Monate und Monate, bis sie sich von den meisten Vorstellungen, die die Gelehrtenbücher in ihnen erweckt hatten, freizumachen verstanden.

Aber nicht nur die Berechnungen machten ihnen Sorge, mehr noch die Frage der Zeit und des Geldes. Sie mußten für ihre Versuche Zeit haben, das war ihnen klar, und ebenso klar war ihnen, daß sie diese Versuche nicht in der Nähe der Stadt, wo sie jedermann kannte, vornehmen konnten, um nicht ihren Ruf als ernsthafte Geschäftsleute einzubüßen. Seit dem Tode Lilienthals und dem Absturze Pilders galt jeder als ein ausgemachter Narr, der sich mit dem Gedanken einer Flugmaschine beschäftigte. Es wäre für die Brüder der geschäftliche Ruin gewesen, wenn man sie irgendwo in der Nähe von Dayton mit Flugversuchen beschäftigt angetroffen hätte.

Sie beschlossen daher, ihre Zeit auf die Fabrikation von Fahrrädern zu verwenden und ihr Geld zu sparen, bis sie eine genügende Summe zusammen hätten, die ihnen einen mehrwöchentlichen Urlaub ermöglichte, ohne daß sie fürchten mußten, dadurch ihr Geschäft zu vernachlässigen.

Es war ihnen klar, daß sie ihre Versuche nur in der Einsamkeit, fernab von jeder menschlichen Behausung, wo Neugierige sie hätten stören können, vornehmen mußten. Sie hatten aus der Lektüre der Schriften Lilienthals und des amerikanischen Flugverständigen Octave Chanute gelernt, daß sie einen Ablaufhügel brauchten, von dem sie mit dem Gleitflieger arbeiten konnten. Der Boden mußte weich sein, um etwaige Stürze gefahrloser zu gestalten. Nach langen Überlegungen wählten sie daher eine Strecke an der menschenleeren Küste des Atlantischen Ozeans, in der Nähe der meteorologischen Signalstation Kitty Hawk aus. Dort erhob sich hinter den Dünen ein Hügel von sechsunddreißig Meter Höhe, der den ominösen Namen Todes-Teufelshügel führte. Von diesem beschlossen sie, ihre ersten Versuche mit dem Gleitflieger zu machen, der vorläufig noch nicht existierte und den sie sich in der Einsamkeit selbst zusammenbauen wollten.

Seit der denkwürdigen Nacht, in der Orville in Fieberträumen vom Fliegen phantasiert hatte und Wilbur, über Zeichnungen und Berechnungen gebeugt, bis zum Morgen gearbeitet hatte, waren mehr als vier Jahre vergangen, bis die Brüder genügend Geld zusammengebracht hatten, um die großen praktischen Versuche durchzuführen, die ihnen den ersehnten Erfolg der Erfüllung des alten Menschheitstraumes bringen sollte.

IV.

Die Männer der Signalstation von Kitty Hawk waren wettgewohnte Einsiedler, schweigsam und kaltblütig, besonnen und ruhig, die kaum irgend etwas aus ihrer Unbeweglichkeit zu bringen vermochte. Die Ankunft der beiden jungen Mechaniker, die auf dem Hügel, der ungefähr sieben Kilometer südlich von der Station lag, einen Schuppen errichteten, vermochte nicht, sie aus dem Gleichgewicht zu bringen.

«Ich vermute, Feldmesser», sagte der riesige Daniels. «Möglich», war die einzige Antwort, die er von seinem Kameraden erhielt. Damit war der Fall für sie erledigt. Der Winter mit seinen rauen Stürmen war da, die Männer der Signalstation hatten genügend mit sich und mit ihrem Dienst zu tun; was da in den Dünen vorging, kümmerte sie nicht.

Wilbur und Orville hatten sich in der Zwischenzeit einen Schuppen von einigen Fuß Größe gebaut, der Werkstatt und Küche, Zeichenzimmer und Schlafraum in einem war. Auf dem Tisch, auf dem sie zeichneten, aßen sie, auf der Drehbank stand der Spirituskocher, in einer Ecke lagen die Konserven, das Blech der leeren Büchsen wurde zu Beschlägen zerschnitten. Einige Ballen Baumwollzeug, einige Bündel mit Stöcken, einige Rollen Seide und Schnüre und mehrere Rollen Klaviersaitendraht war fast das gesamte Material, über das sie verfügten. Dafür war das Werkzeug desto reichhaltiger, das zum Zimmern und Drahtziehen, zum Schlossern und Feilen diente, die große Nadel für Segelleinen nicht zu vergessen und die Rollen von hartem, dickem Eisengarn.

Die Tage vergingen schnell. Vor zehn Uhr morgens konnte man kaum irgendwelche lohnenden Versuche machen, und am frühen Nachmittag war es schon so dunkel, daß sie in ihren Schuppen, durch dessen Fugen der Sturmwind blies, nach eifrigem Rechnen, Streiten, Sichüberzeugenlassen und dann gemeinsam die neugefundene Lösung verwerfend, zu früher Stunde ins Bett krochen. Sie mußten sparsam mit ihrem Brennvorrat umgehen, da sie nur wenige Kannen Petroleum für ihre kleinen Lampen mitgebracht hatten. Nur bei besonderen Gelegenheiten, wenn sie spät nachts noch zu rechnen hatten, brannten die beiden Fahrradlampen mit den Azetylenbrennern. Die französische Lampe brannte am besten.

«Das ist eine gute Blériot-Lampe. 'Phare', Leuchtturm nennt sie der Mann.»

«Saubere gearbeitet. Scheint ein ordentlicher Mechaniker zu sein.»

«Hat scheinbar auch Phantasie. Sieh mal, wie schwungvoll der Namenszug 'Louis Blériot' auf dem Fahrwerkschild steht.»

«Fahrradlampen kann er machen. Aber fliegen wird er nie können...»

«Wir vorläufig auch noch nicht!»

«Alle Tabellen sind falsch.»

«Ich glaube nur noch was ich sehe.»

«Morgen versuchen wir es mit der Wetterfahne.»

«Wir müssen den richtigen Winkel herausbekommen.» So waren die Gespräche, die sich tagaus, tagein abends in ihrem Schuppen wiederholten. Am Tage experimentierten sie mit runden Flächen, mit viereckigen Flächen; bei jedem Winde waren die Ergebnisse anders. Es war zum Verzweifeln. Eines schönen Tages beschlossen sie, nach Tausenden von Versuchen, den Kasten so zu bauen, wie es nach allen Kenntnissen und Erfahrungen am vorteilhaftesten erschien.

Das Steuern mit den Beinen ist Unfug.»

«Aber das Hängen im Apparat ermüdet zu sehr.»

«Wir müssen im Stütz hochgehen und dann waagrecht liegen. Dann haben wir keinen Widerstand und der Körper schwingt nicht.»

«Ich bin neugierig, ob die Krümmung ausreichen wird.»

«Wenn der Draht nicht reißt, können wir die Flächen nach Belieben gegen den Wind stellen.»

Der Oktober war beinahe vergangen. Wochenlang hatten die Brüder gearbeitet, geprobt, gerechnet. Endlich schien es soweit. Sie zogen aus der Werkstatt den am Tage zuvor fertiggestellten Drachen ins Freie. Es war ein Holzgestell, das auf seinem Dache und auf seinem Boden mit Leinwand bespannt war. Vorn und hinten hielten je sechs Holzstreben die Flächen voneinander in gleichem Abstand. In der Mitte ragte nach vorn eine gleichfalls mit Leinwand bespannte kleinere Fläche, die sich mit einem Hebel heben und senken ließ, hervor. Dieser Leinwanddrachen sollte die Flügel des neuen Menschen, des Vogelmenschen, bilden.

Es war ein sonniger Tag. Der Drachen schaukelte fröhlich im Winde; die Brüder rannten auf die Hügelspitze. Auf der Höhe wollte der Drachen in die Lüfte gehen. Wilbur schwang sich in Stütz, legte sich auf die Mitte der unteren Fläche, zog an dem Hebel, der die kleinere Leinwandfläche vom Drachen bewegte. Orville ließ die Schnüre los, der Kasten flog den Hang hinab und landete nach wenigen Sekunden sanft am Boden des Hügels.

Lachend und erregt trugen die beiden jungen Leute den Kasten wieder den Hügel hinauf, und jetzt war es an Orville, seine Kunst zu zeigen.

Der Aufenthalt in der frischen Luft, die ständige Bewegung, das viele Laufen und die gesunde, knappe Kost hatte die Brüder für ihre Aufgabe gestählt. Sie kletterten wie die Katzen, sprangen wie Hochschulathleten und hatten Muskeln von Stahl.

(Fortsetzung folgt)