



Bracia Wright – pierwsi lotnicy, cz. 1

Legendarne zdjęcie

Na początku tego tekstu prezentujemy Państwu jedno z najbardziej znanych zdjęć zrobionych od czasu wynalezienia fotografii. Grudzień 1903 roku, piaszczysta plaża nad Oceanem Atlantyckim i nieporadny zryw prymitywnie wyglądającej konstrukcji, która unosi się tuż nad ziemią. Obok biegnie 36-letni Wilbur Wright, jeden z dwóch braci, którzy tak znacząco wpisali się w historię lotnictwa. Uważny obserwator dopatry się jeszcze sylwetki innego człowieka. Leży na dolnym płacie – to drugi z braci, młodszy o cztery lata Orville. Właśnie on siedział, a raczej leżał za sterami „Flyera”, dokonując pierwszego, historycznego przelotu samolotem.

Pomyli się ten, kto autorstwo zdjęcia przypisze zawodowcowi. To pamiętne i wręcz podręcznikowe ujęcie stworzył człowiek bez żadnego przygotowania, człowiek, który w tym dniu po raz pierwszy w życiu trzymał aparat fotograficzny w ręku. Legendarna, znana chyba wszystkim, fotografia została wykonana przez zupełnego laika, osobę, która nie posiadała ani umiejętności, ani ambicji, by zostać kronikarzem narodzin lotnictwa. Skąd wziął się ten człowiek na plaży, co tam robił? O tym opowiemy w dalszej części tekstu, a tymczasem spójrzmy, jak to się zaczęło?

Z Anglii, z Holandii i z Niemiec

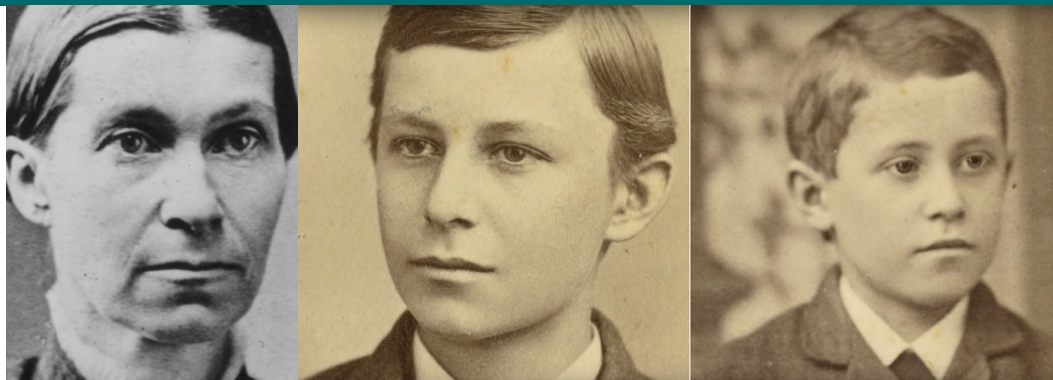
Druga połowa XIX wieku w Stanach Zjednoczonych to okres, w którym niemal każdy biały obywatel tego kraju z łatwością mógł zidentyfikować swoje korzenie i związek z którymś z europejskich krajów. Nader często byli to Amerykanie od trzeciego, czy czwartego pokolenia, a ich przodkowie w pogoni za lepszym życiem przepłynęli ocean, żegnając się z biedą, jaka towarzyszyła im w Anglii, Holandii, Niemczech, czy we Włoszech. Czas polskiej emigracji dopiero miał nadejść.

Nie inaczej przedstawiała się historia rodziny Państwa Wright. Urodzony w 1828 roku protestancki pastor, a później biskup, Milton Wright miał po dziadkach pochodzenie angielskie, ale jedna z jego babek, Margaret Van Cleve należała do pionierskiej rodziny pierwszych Hollenderów, którzy osiedlili się na terenach dzisiejszego stanu Ohio, czyli już po drugiej stronie Appalachów.

Z kolei przodkowie Susan-Koerner, żony pastora Wrighta, przybyli do Ameryki z Niemiec. Jej ojciec Johann Gottlieb Koerner był pracownikiem wytwórni po- wozów w Saksonii, która po Kongresie Wiedeńskim znalazła się w dużej części pod wpływami Prus. Wówczas to Koerner zdecydował się szukać szczęścia po drugiej stronie oceanu i w 1818 roku stanął na wschodnim wybrzeżu Ameryki



**Milton Wright (1828–1917),
ojciec Wilbura i Orville’a**



Susan Wright, (1831–1889)
matka Wilbura i Orville'a, bracia
Wright w wieku szkolnym

Północnej. Mając wyjątkowe zdolności konstruktorskie, założył własny warsztat budowy powozów, który przynosił całkiem nieźle dochody. Do tego warsztatu z zainteresowaniem zaglądała młoda Susan, rozwijając umiejętność obsługi narzędzi i poznając sekrety mechaniki, co wówczas kobietom nie przydarzało się prawie wcale. Nie ulega wątpliwości, że właśnie po Susan i jej ojcu bracia Wright odziedziczyli zdolności konstruktorskie i zamiłowanie do prac warsztatowych.

Można powiedzieć, że Milтона Wrighta i Susan-Koerner połączyła religia. Oboje byli członkami Kościoła Braci Zjednoczonych w Chrystusie. Choć to wyznanie ma związek z niemiecką reformacją, a także z Menonitami i metodyzmem, to w rzeczywistości jest pierwszym odłamek chrześcijańskim, który narodził się na ziemi amerykańskiej i nie został przeszczepiony z Europy. Młodzi pobraли się w 1859 roku, ale określenie „młodzi” nie do końca jest adekwatne, gdyż Susan liczyła sobie już pod trzydziestkę, a w tamtym okresie taki wiek bardziej kojarzył się ze staropanieństwem niż z ożenkiem. Para doczekała się siódemki dzieci, z których dwoje nie dożyło wieku dorosłego.

Najmłodszą i jedyną córkę pani Wright wydała na świat w czterdziestym czwartym roku życia, co wówczas nie zdarzało się często i z pewnością wzbudzało zdziwienie. W tym czasie małżeństwo Wrightów nie mogło znaleźć sobie stałego gniazda. Z racji pełnienia przez Milтона obowiązków kasnodziejskich, wędrowali po północnych stanach USA. W sumie przeprowadzali się 12 razy. Ich dzieciom okres szkolny zawsze kojarzył się ze zmianą szkół. Dopiero w 1884 roku, gdy Wilbur miał 17 lat, a Orville 13, ich rodzice zdecydowali się osiedlić na stałe na przedmieściach Dayton. Rodzina zajęła zbudowany 13 lat wcześniej dom, w pobliżu skrzyżowania Hawthorn i Walnut Street, którego Susan i Wilbur Wright już nigdy nie opuścili.

Duma miasta Dayton

W drugiej połowie XIX wieku Dayton należało do prężnie rozwijających się aglomeracji. W roku 1880 liczyło sobie 38 tysięcy mieszkańców, ale w 1905 było ich już 100 tysięcy. Miasto zyskało sławę „patentowej stolicy USA”, bowiem statystycznie zgłaszano tu więcej patentów na określoną liczbę mieszkańców niż w jakimkolwiek innym rejonie USA. W Dayton powstała znana na cały kraj fabryka kas fiskalnych, początkowo mechanicznych, a od 1906 roku elektrycznych. Również tutaj stworzono centrum kryptologiczne, które sprawiło, że wiele lat później Amerykanie obok Polaków i Anglików także mieli swój udział w rozszyfrowaniu Enigmy.



Dayton 1870. Widok w kierunku południowym. Strzałka wskazuje kierunek domu Wrightów, który znajdował się 570 m za rzeką Great Miami River



Hawthorn Street w kierunku południowym. Po prawej stronie widać werandę domu Wrightów



Boeing VC-137C na ekspozycji w Museum US Air Force w Dayton

Ale tak naprawdę Dayton to przede wszystkim miasto braci Wright. Zarówno władze, jak i mieszkańcy szczerą się tym faktem i w każdy możliwy sposób starają się podkreślić, że duch twórców pierwszego samolotu do dziś jest tu obecny. W Dayton jest lotnisko imienia Braci Wright, instytut, muzeum, bank, park, poczta, szkoły, laboratorium lotnicze i cała masa innych placówek, mających za patronów Wilbura i Orville'a.

W tym mieście, które dziś ma wielkość polskiego Olsztyna, funkcjonuje jeszcze jedna instytucja, związana z lotnictwem i stanowiąca niezwykłą atrakcję. To imponujące Museum US Air Force – największe muzeum lotnictwa wojskowego na świecie. Rocznie odwiedza je 1,3 mln turystów. W czterech ogromnych hangarach, z których każdy ma 235 metrów długości, umieszczono najciekawsze i najważniejsze artefakty mające związek z amerykańskim lotnictwem wojskowym i z astronautyką. Goście mogą podziwiać kilkadziesiąt samolotów z okresu I i II Wojny Światowej, w tym B-29, który zrzucił bombę na Nagasaki. W innym hangarze znajdują się równie okazałe kolekcje z okresów wojny w Korei, w Wietnamie, a także samoloty prezydentów USA, jak choćby Boeing VC-137C Kennedy'ego, w którym po feralnym zamachu został zaprzysiężony wiceprezydent Lyndon Johnson.



Dom Braci Wright



Miejsce, gdzie stał dom Braci Wright, stan dzisiejszy

W jednopiętrowym domu Państwa Wright w Dayton Wilbur i Orville mieli swoje pokoje na piętrze. Pomieszczenia posiadały oddzielne wejścia, ale w dzielącej je ścianie były drzwi, które umożliwiały braciom wzajemny kontakt bez wychodzenia na korytarz. To ważna informacja, bo pokazuje, że wzajemna więź narodziła się już w dzieciństwie. Za domem stała niewielka, parterowa szopa, w której Wilbur i Orville wywoływali zdjęcia i wykonywali różne prace związane z majsterkowaniem. Obok prezentujemy czarno-białe zdjęcie z 1900 roku, przedstawiające posesję rodziny Wright. Początkowo dom posiadał wejście bezpośrednie. We wspomnianym warsztacie młodzi bracia, na pożyczonej od sąsiada tokarce wykonali słupki, przygotowali deski i samodzielnie zbudowali werandę.

Pod koniec lat 30. posiadłością zainteresował się Henry Ford. Za niemałą kwotę zakupił dom i warsztat, by je rozebrać i przenieść do tworzonego przez siebie muzeum w Detroit. 16 kwietnia 1938 r., dokładnie w 71. rocznicę urodzin Wilbura, udostępniono oba odrestaurowane budynki w Greenfield Village w Detroit. Tam właśnie Henry Ford stworzył „Instytut Edisona”, czyli największy kompleks muzealny w Stanach Zjednoczonych. Na 50 000 m² zgromadzono ogromną liczbę eksponatów i budynków związanych z historią rozwoju Stanów Zjednoczonych. Celem muzeum jest pokazanie, jak Amerykanie żyli i pracowali od momentu powstania kraju do osiągnięcia przezeń statusu światowego mocarstwa. Nie mogło zabraknąć miejsca dla domu braci Wright. Niezadowoleni byli tylko mieszkańcy Dayton, bo zabierano im cenną pamiątkę. Nie zrazili się i w bardzo ciekawy sposób zagospodarowali puste miejsce po budynku i warsztacie. Dziś jest tam zasiana trawa z wyznaczonymi fundamentami dawnego budynku i zrekonstruowany fragment werandy z wejściem. Teren otacza odtworzone ogrodzenie domu, a zabawny akcent stanowi oparta o nie rzeźba roweru takiego samego, jak na zdjęciu z 1900 roku.

Rodzina

Małżeństwo Państwa Wright należało do intelektualnej awangardy w okolicy. W ich domu książka cieszyła się najwyższym szacunkiem. Swoje księgozbiory trzymali w dwóch bibliotekach, z których jedną poświęcili pracom o charakterze czysto teologicznym, a druga obejmowała pozostałe zagadnienia. Dzieciom wpajano zamiłowanie do czytania, rozwijając w nich kult „dążenia do wiedzy”. Po latach Orville przyznał: „mieliśmy szczęście dorastać w środowisku domowym, w którym dzieci zawsze były zachęcane do rozwijania intelektualnych zainteresowań; do badania wszystkiego, co wzbudzało ich ciekawość”.

Milton Wright jako biskup wiele podróżował, ale gdy wracał, zawsze pamiętał o rodzinie. Za każdym razem przywoził chłopcom taki prezent, by rozbudzić ich ciekawość i chęć poznawania. Jeszcze na kilka lat przed sprowadzeniem się do Dayton ofiarował im niezwykłą zabawkę. Kształtem przypominała śmigło dzisiejszego helikoptera albo skrzydlate owocostany klonu. Zabawkę można było uruchomić ręcznie lub za pomocą dołączonej gumki. Jej konstrukcja nawiązywała do „helikoptera Penauda” stworzonego w 1871 roku przez młodego, francuskiego wynalazcę, który swój projekt nazwał „planoforem”. Zafascynowani chłopcy bawili się tak długo, aż zabawka uległa zniszczeniu. Niezrażeni, własnoręcznie wykonali duplikat. Kto wie, czy nie był to impuls, który kilkanaście lat później

**Właśnie podobną
zabawkę przywiózł
Milton Wright
swoim chłopcom.
Obecnie są one
wytwarzane
i sprzedawane
z zastrzeżonym
nadrukiem**



francuskiego wynalazcę, który swój projekt nazwał „planoforem”. Zafascynowani chłopcy bawili się tak długo, aż zabawka uległa zniszczeniu. Niezrażeni, własnoręcznie wykonali duplikat. Kto wie, czy nie był to impuls, który kilkanaście lat później

skierował ich zainteresowania w stronę lotnictwa. Oto wykonując kopię zabawki, wspólnymi siłami zbudowali właśnie swoje pierwsze urządzenie latające. W późniejszych latach bracia zdecydowanie powoływali się na tę przygodę, potwierdzając jej niebagatelne znaczenie.

Orville i Wilbur nie należeli do pilnych uczniów. Można nawet uznać, że w wykształconej rodzinie byli czarnymi owcami. Tylko oni dwaj nie ukończyli szkoły średniej. Nie dali też swojemu ojcu pociechy pod postacią wnuków, ponieważ ...żaden z nich nigdy się nie ożenił.

Orville cieszył się opinią największego psotnika w klasie. Wilbura z kolei dręczyły kłopoty zdrowotne. Nabawił się nerwicy oraz miał problemy z sercem po nieszczęśliwym wypadku, gdy przypadkowo uderzony kijem hokejowym stracił kilka zębów. Wyzdrowiał dopiero w wieku 22 lat.

Pierwsze pieniądze



Sklep, w którym bracia sprzedawali swoje rowery i wyposażenie rowerowe. Na jego zapleczu znajdował się niewielki, ale świetnie wyposażony warsztat.

wiać się upadku. W Dayton wszyscy chcieli jeździć takimi nowatorskimi pojazdami. Bracia zajęli się ich naprawą. Przerabiali także nowe jednoślady, dostosowując je do indywidualnych potrzeb klientów. Niewielki warsztat zdobył renomę wśród okolicznych cyklistów, zatem nic dziwnego, że w 1896 roku Wilbur i Orville zdecydowali się na wytwarzanie rowerów własnego projektu. Gotowe produkty sprzedawali w swoim sklepie, który znajdował się 280 metrów od ich domu. Budynek sklepu wraz z domem Wrightów powędrował do Detroit, ale władze Dayton zadbały o to, by nikt inny nie zajął tego miejsca. Posiano tam trawę i umieszczono dużą tablicę informacyjną z wielkim tytułem „Where powered flight began”.

Kolejne lata pokazały, że zaangażowanie się w produkcję i sprzedaż nowoczesnych jednośladów było dochodowym przedsięwzięciem. Bezpieczne rowery cieszyły się powszechnym powodzeniem, a ogromna rzesza nabywców pozwoliła braciom nie tylko na prowadzenie w miarę dostatniego życia, ale także na rozwijanie zainteresowań, zwłaszcza zimą, po sezonie. Rozpoczęcie produkcji własnych rowerów zbiegło się w czasie z nadejściem tragicznej wiadomości z Europy. Oto w wyniku niefortunnego upadku życie stracił, podziwiany przez braci, pionier światowego lotnictwa, Niemiec Otto Lilienthal. Od dnia przywiezionej przez ojca zabawki, chłopcy (zwłaszcza Wilbur) nieprzerwanie pasjonowali się rozwojem lotnictwa, śledząc bieżące poczynania Lilienthala, Adera i Langley'a oraz analizując wcześniejsze dokonania Da Vinci, Cayley'a i innych. Śmierć Lilienthala stała się niejako impulsem do kontynuacji jego badań, doświadczeń i prób osiągnięcia sukcesu, o jakim marzył

W latach 90. chłopcy weszli w wiek dorosły. Nie mieli już matki, ponieważ Susan zmarła na gruźlicę w 1889 roku. Ojca całkowicie pochłonęły sprawy kościelne, więc bracia sami musieli zarabiać na życie. Przydały się zdolności odziedziczone po matce i dziadku. Przez trzy lata wykazywali się w branży drukarskiej. Zbudowali własną maszynę drukarską i brali udział w publikowaniu lokalnej gazety codziennej i tygodnika. Jednak wydawanie prasy, choć przynosiło wymierne korzyści materialne, nie leżało w zakresie ich zainteresowań. A zainteresowania obydwaj mieli takie same. Przez cały okres wspólnych działań bracia żyli w idealnej zgodzie. Nigdy nie doszło między nimi do kłótni, zawsze wzajemnie się wspierali. Chłopców ciągnęło do świata techniki, marzyli o własnym, dobrze wyposażonym warsztacie.

W tym czasie Amerykę opanował rowerowy szal. Właśnie wyszły z powszechnego użycia niezgrabne i będące przyczyną wielu złamań bicykle z ogromnym kołem. W 1886 roku ich miejsce zajął tzw. rower bezpieczny, który dzięki zainstalowanemu łańcuchowi posiadał dwa koła tej samej wielkości. Podróżujący już nie siedział dwa metry nad ziemią i nie musiał oba-



Oryginalny rower zbudowany przez braci Wright

niemiecki pionier – czyli samodzielnego lotu maszyny z silnikiem. Swój sklep Wilbur i Orville prowadzili jeszcze do 1907 roku, ale z każdym rokiem coraz bardziej pochłaniało ich lotnictwo. Zaczynała się wielka przygoda braci Wright.

c.d.n

Jerzy Lemański

Bibliografia i pozycje źródłowe:

„The Wright Brothers, Chapter Two”. Dayton History Books Online.

Charles Harvard „The Wright Brothers” 2002

The Wright Family <https://www.centennialofflight.net>

The papers of Wilbur and Orville Wright, including the Chanute-Wright letters v.1. - HathiTrust Digital Library

„The Wright Brothers & The Invention of the Aerial Age”. Smithsonian Institution. August 13, 2015.

Źródła zdjęć:

<https://www.wright-brothers.org>

<https://www.thewrightbrothersusa.com>

Smithsonian National Air and Space Museum

Domeny publiczne