

— In seinem Vortrage „über den Flug des Menschen“ ergänzte Prof. Dr. Karl Müllenhoff am Donnerstag in der Urania dasjenige, was er „über Luftschiffahrt“ am Dienstag gesagt hatte; insbesondere behandelte er die Erfindung des Fallschirms durch Leonardo da Vinci, wie die spätere Entwicklung der Fallschirmtechnik, vor allem aber das Flugproblem. Was das Griechische Alterthum von Daidalos und Ikaros fabulirte, ist bekannt; auch in der Griechischen Plastik ist dieser Mythos zur Darstellung gekommen. Aus dem 3. Jahrtausend stammt ein geflügeltes Menschenbild zu Meroe auf dem Grabmal einer Egyptischen Königin. Auch die Japaner bildeten eine weibliche Figur geflügelt, vielleicht die Darstellung der weiblichen Natur, wenn man die satyrisch offenbar gedachten Symbole weiblicher Eitelkeit so richtig deutet. Mitten aus dem Rücken heraus, unorganisch die Flügel wachsen zu lassen, ist erst seit den Engelbildnissen des Mittelalters in der bildenden Kunst Stil geworden. Leonardo aber wählte, wie die Alten, den Arm als Flügelansatz. Hunderte Handzeichnungen des Universalgenies da Vinci, die uns noch erhalten sind, beweisen, wie eifrig er sich mit dem Vogelflug beschäftigte; auf Hundert anderen Blättern wiederum versuchte er Apparate zu construiren, die den Flug des Vogels auch dem Menschen gestatten. Da die Beobachtung des Fluges der Vögel für das Auge nur eine unvollkommene ist, so blieben jene Versuche unzureichend, wie später die rechnerischen Untersuchungen Borellis. Erst die Erfindung des Chronographen durch Marey, die es ermöglichte, die einzelnen Zeitmomente der Flugbewegungen von einander zu unterscheiden, und die Erfindung der Momentphotographie seit Anwendung der Trockenplatte 1871 resultirte Aufnahmen, wie sie Ottomar Anschütz in Pissa vortrefflich bietet. Die Hauptgesetze des Vogelfluges, die Wirksamkeit der Größe der Flügelflächen, die Ähnlichkeit der Bewegungen bei allen Flugschieren, das Verhalten der Vögel zum Winde und die Größe des Kraftaufwandes beim Fluge, je nach der Größe des Vogels und seiner Flügel, konnten jetzt wissenschaftlich, mathematisch genau festgestellt werden. Seit 23 Jahren hatte der Berliner Ingenieur Otto Lilienthal mit seinem Bruder Gustav sich der theoretischen Lösung der Flugprobleme gewidmet, als Otto Lilienthal 1889 sein Buch über den Vogelflug als Grundlage aller Fliegversuche veröffentlichte. Die Wirkung der Flügelwölbung, wie die Benutzung der aufsteigenden Luftströme durch den Vogel war von Lilienthal richtig erkannt und wurde von ihm benutzt zur Construction des berühmten Flugapparats, der seinen Namen weltberühmt gemacht hat. Den Segelflug der Möven, der besten Segler im Reich der Lüfte, die ohne Anstrengung fliegen und es dabei verstehen, in kürzester Zeit ihre Segel beim heftigen Windstoß zu „reffen“, hat Lilienthal richtig erkannt. Doch bloßes Theoretisiren allein hilft hier nicht weiter, sondern nur Zeichnen, Hämmern und Probiren; auch das hat Otto Lilienthal gethan. Nicht bloß der Mathematiker ist hier erforderlich, der Constructeur, sondern auch der Praktiker, der etwas vom Akrobaten in sich fühlen muß, wie ein Franzose in seinem rühmenden Berichte über die Deutsche Erfindung sich ausdrückt. In Amerika, wie in Frankreich sind die Berichte über Lilienthals Fliegversuche des Lobes voll; in Deutschland, in Berlin kennen die Wenigsten auch nur den Namen des Erfinders: der Prophet gilt nichts im Vaterlande! Zuerst in seinem Garten hier bei Berlin, dann auf einem besser geeigneten Terrain bei Neustadt a. d. Dosse, auf dem Rhinower Berge, unweit Neuhoppin erprobt Otto Lilienthal rastlos seine Erfindung; sie bedeutet eine neue Phase in der Entwicklung der Luftfahrten: wenn ein Mensch fliegen kann — der „fliegende Mann“, sagen die Franzosen, die weiße Fledermaus, sagen die Jungen des Rhinower Berge — können es auch viele. Auf diesem Wege aber ist es zu hoffen, schreibt ein Franzose, daß wir fliegen, noch vor Ablauf des Jahrhunderts.