

Die Jagd nach dem Phantom

Menschen, die wie Vögel fliegen wollten

(Urheberschutz durch Presse-Verlag Dr. R. Dammert, Berlin SW 68.)

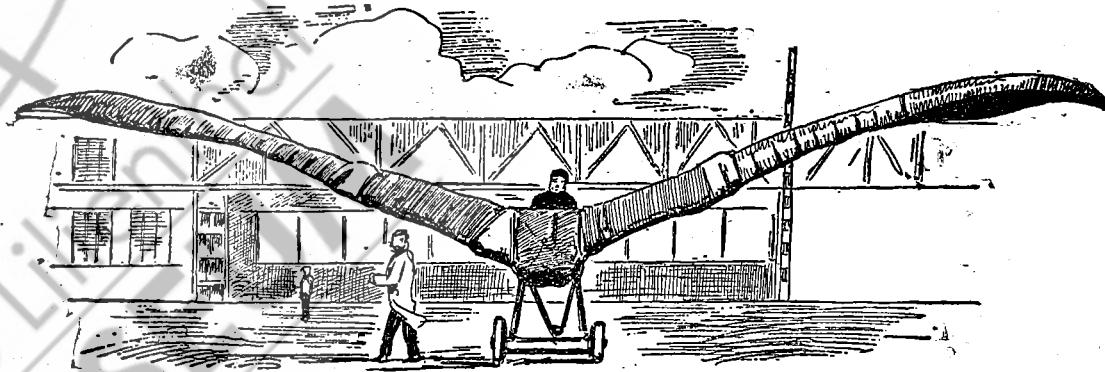
Damit kein Zweifel herrsche: mit dem Vogelflug hat unsere heutige Fliegerei nichts oder nur sehr wenig zu schaffen. Es ist schon so, wie der holländische Flugzeugkonstrukteur Fokker scherhaft sagte: „Befestigt mir an einem festen Scheunentor einen absolut zuverlässigen Motor von 1000 Pferdestärken, und ich fliege nach Amerika damit!“ — Im Ernst: das Fliegen mit Maschinen „schwerer als die Luft“ war in dem Augenblick gelöst, wo mit dem Aufkommen des Automobils auch der Explosionsmotor vervollkommen wurde.

Das war zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts, und die Fliegerei schlug damit eine ganz andere Entwicklung ein, als es die Sehnsucht aller Erfinder, die sich je mit dem Fliegen beschäftigt hatten, erträumte. Denn das Ziel dieser Erfinderei wurde schon im Jahre 410 v. Chr. von dem der pythagoreischen Schule angehörigen Gelehrten Archytas verkündet: „Der Vogel fliegt, weil er Federn und Flügel hat. Wer also Federn und Flügeln hat, muß gleichfalls fliegen können.“ So will es das Gesetz der Logik. Nur daß die Wirklichkeit manchmal anders verläuft, als es Logik und schulmäßige Vernunft verheißen.

Eine uralte Sehnsucht

Es gibt moderne Seelenforscher, die behaupten, daß die Ursagen der Völker niemals etwas anderes in ihrem Kerne enthalten, als was sich tatsächlich ereignet habe. Ist diese Behauptung wahr, so hat es den Vater Dädalus und seinen Sohn Ikarus tatsächlich gegeben, dann war Wieland der Schmied mehr als nur eine sagenhafte Figur, dann liegt den Legenden von der hochentwickelten Flugtechnik im untergegangenen Erdteil Atlantis mehr zugrunde als die Flunkerei Herodots, dann haben der Pegasus und das heilige Flügelrohr der Inder in Urzeiten einmal existiert, dann verbirgt sich vielleicht hinter der Walkürenmythe eine sehr technisch-rationalistische Beherrschung der Luft in grauer Vorzeit.

Aber was auch das Rankenwerk der Sagen und Mythologie unentwirrbar verheimlicht, eines wissen wir mit Bestimmtheit: die Lust, es dem Vogel gleichzutun und hinaufzusteigen in das Himmelblau, hat in fast allen großen Erfindern und in unzähligen unglücklichen Träumern auf Verwirrung gedrängt. Der schon erwähnte Archytas war einer der ersten, die mit der Jagd nach dem Phantom Vogelflug begannen. Seine „automatische Taube“ soll



Selbst heute noch arbeitet der Bruder des verstorbenen Otto Lilienthal an der Verbesserung des ersten Schwingenflugzeuges.

tatsächlich geslogen sein. Nun, was wir der Sage nachrichtig zugestehen bereit sind, hier glauben wir nicht, daß das Unmögliche gelungen ist.

Ebenso verstehen wir das Mißtrauen, das den Grafen von Flandern und seine Gattin im Jahre 1319 bewegte, einem fliegenden Lehrling aus Valenciennes anzutreten, den ersten Aufstieg nicht von der Spitze des Domes, sondern vom Geländer einer Brücke zu unternehmen. Das geschah denn auch. Dem unternehmungslustigen Jüngling wurden die Flügel, die er sich selbst verfertigt hatte, an die Schultern gebunden, er machte den ersten Flügelschlag hinauf ins leichte Blau . . . und mit großer Mühe fischte man ihn aus den Wassern des Flusses heraus. Nicht anders erging es dem sogenannten „Schneider von Ulm“, dem der deutsche Technikerdichter Max Eyth ein äußerst unterhaltsames Buch gewidmet hat. Das tapfere Schneiderlein, Joseph Berblinger mit Namen, stellte nach mühsamen Vorarbeiten und unter schweren Geldopfern ein Schwingenflugzeug her, das den Beifall des Ulmer Magistrates fand, und am 30. Mai 1811 versuchte Berblinger, sich von einem hoch die Donau überquerenden Gerüst in die Luft zu schwingen. Beim ersten Flügelschlag brach eine Schwinge, Spottgedichte geleiteten den aus der Donau gezogenen Erfinder sein Leben lang. Dabei war seine „Flugmaschine“ nicht einmal schlecht konstruiert.

Berblinger baute auf den Versuchen Leonardo da Vincis auf, der bekanntlich ein ebenso großer Techniker und Architekt wie Maler gewesen ist. Leonardo selbst wäre bestimmt vor das Inquisitionsgericht gelommen, weil er die „göttlichen Naturgesetze freuentlich zu überschreiten sich vermessen hatte.“

Jahrhunderte kamen und gingen, aber immer wieder versuchten die

Erfinder, es den Vögeln gleichzutun und sich über die niedrigen Dächer der heimatlichen Stadt hinauszschwingen. 1795 war es in Gießen der badische Landbaumeister Meerwein, der sich das Federkleid einer riesenhaften Wildente angefertigt hatte, und — was kaum bekannt ist — als einer der letzten, der Maler Arnold Böcklin. Schon während seines Florenzer Aufenthaltes hatte er sich einen dreiflügeligen Schwingenflieger zusammengestellt, die ersten Flugversuche mißlangen, aber der bereits Sechzigjährige gab die Hoffnung nicht auf und jagte seinem Phantom weiter nach. Alles warnte ihn, eine Sachverständigenkommission gab ein vernichtendes Gutachten ab.

Böcklin verachtete die Warner und wagte 1883 vom Dach seines Berliner Landhauses den Aufstieg.

Mit einem angenässteten Rückgrat und einem Armbrusttrug man ihn vom Platz. Er ist nie wieder geslogen.

Mißglückte Versuche — bis zum heutigen Tag.

Die Versuche des Ingenieurs Otto Lilienthal sind dagegen als theoretisch und praktisch auf das sorgfältig unterbaute Vorarbeiten für den eigentlichen Segel- und Motorflug zu werten. Otto Lilienthal, der 1889 seine grundlegende Schrift „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“ herausgab, jagte seinem Phantom nach. Seine Konstruktionen wurden nach seinem Fliegersturz in den Rhinowener Bergen, 1896, von den

Brüdern Wright in Amerika fortgeführt.

Es fällt schwer (denn zu allem menschlichen Leid kommt noch die Ungläubigkeit der Mitwelt), das Schwingenflugzeug des Bruders Otto Lilienthals, Gustav Lilienthal, als typisch phantastische, eher in das 17. als in das 20. Jahrhundert gehörende Konstruktion zu bezeichnen. Aber der seltsame Vogel, der (siehe unsere Abbildung) in einem Tempelhofer Schuppen darauf wartet, ins Sonnenlicht gezogen zu werden,



Auch heute noch beschäftigt das Problem des „Fluges durch menschliche Kraft“ viele Erfinder. Unser Bild zeigt eine amerikanische Fliegerin mit angeschalteten Tragflächen.

damit er den greisen Erfinder und seinen späten Ruhm im Triumphzug über Berlin führe, er wird — es ist bitter zu sagen — niemals sich von der Erde lösen. Und wenn er es tut, dann nur, um mit gebrochenen Schwingen, wie der Ikarus der Sage, wieder auf sie niederzustürzen.

Gustav Lilienthal ist einer der flugtheoretisch geschultesten Köpfe. Mitarbeiter seines Bruders, Dichter, Träumer, Erfinder, Romanizer, hat er die Entwicklung des modernen Flugzeuges, des „Scheunentores“, wie Fokker sagt, nie

gutgeheißen. In dem Wiener Wissenschaftler Dr. Raimund Niemöhr fand er einen Gefinnungsgegenüber, der gleich ihm an die Ausführbarkeit eines „Schwingenfliegers“ glaubt. Schon der alte Graf Zeppelin hat dem Lilienthalischen Schwingenflieger ein hartes Urteil gesprochen: „Ein Flugzeug in Vogelform und mit Vogelflügelantrieb zu schaffen, ist ebenso verfehlt, als wenn man, um das schnellste Automobil zu bauen, einen mechanischen, von vier Beinen vorwärts gerissenen Windhund konstruieren wollte!“ Gustav Lilienthal hat dies Wort niemals vergessen. Seit Jahrzehnten arbeitet er daran, es zu widerlegen.

Eine Tragödie . . .

Ein Blick auf das Bild genügt, um zu wissen, daß dieser Vogel nicht fliegen wird. Seit dem Jahre 1924 bastelt der greise Erfinder täglich daran herum, ohne damit fertig zu werden. Die Tempelhofer Flughafen-Verwaltung hat die Halle zur Verfügung gestellt. Sammlungen ermöglichen den Ankauf eines 3,5-PS.-Motors, der die Flügel von 15 Meter Spannweite heben und senken soll. Unsagbar primitiv mutet alles an: um die rauhe Seite einer Vogelflügelunterseite zu erreichen, hat Lilienthal die Unterseite seiner Flügelflächen mit einem rohgeknüpften Fischnetz bespannt. Fast achtzig Jahre ist der Greis. Über an jedem warmen Tag macht er den weiten Weg von seiner Wohnung nach dem Flugplatz Tempelhof. In seiner Tasche ruht das Frühstück, Stunde auf Stunde vergeht mit der Arbeit, zwölf Stunden verfliegen im Nu, bleich und matt erscheint der ewig Unermüdliche abends bei seiner Schwester, immer noch ruht das Frühstück in seiner Tasche.

Im Juli 1928 brauste ein Sturm von seltener Stärke über Berlin. Der Wind fing sich auf der Weite des Tempelhofer Feldes. Eine Halle stürzte ein und begrub unter sich . . . das Lilienthalische Schwingenflugzeug. Der Greis vernahm die Trauerkunde und brach zusammen. Nach langem Krankenlager raffte er sich auf, die Sprache versagte, aber das Schwingenflugzeug wurde wieder aufgebaut. Hoch droben ziehen die metallenen Riesemaschinen ihre Kreise; von London, von Paris und Moskau treffen die Apparate ein, drüten in dumpfer Halle versucht ein Achtzigjähriger, sich einen Vogel zu bauen, der ihn in ein besseres, nicht so „vertechnisiertes“ Zeitalter trägt. Jagd nach dem Phantom . . .