

LUFTSCHIFFFAHRT.

EINGESENDET,*)

An die verehrliche „Allgemeine Sport-Zeitung“ in Wien.

Die Lösung des Flugproblems ist mir, wie so Vielen, als das erstrebenswertheste Ziel für den menschlichen Verkehr vorgekommen. Ich studirte daher eifrig die Fachliteratur und den Vogelflug und fand, was auch kürzlich erst von dem Gelehrten Eugen Kreiss ausgesprochen wurde, dass wir wohl eine stattliche Literatur über die Flugtheorie, aber noch keinen Untergrund für diese letztere haben. Durch Vergleich der Gegensätze fand ich, dass im horizontal gelagerten Vogelflügel eine Art Krafterhaltung ruhen müsse, weil derselbe Vogel, der seinen Körper nicht senkrecht aus einer hohen Esse hinauszutransportiren vermag, dennoch seine Körperlast in horizontaler Richtung ohne Mühe 1000 Kilometer weit transportirt. Ich gelangte nun zu dem 1882 in der „Zeitschrift für Luftschiffahrt“ eingeleiteten, 1888 ausgesprochenen und in meinem Werk **) ausgebauten Satze:

„Beim schwebenden Vogel wird die Schwerkraft des Flugkörpers mathematisch genau in elastische Spannkraft des Flügelmaterials und diese in annähernd horizontale Massenbewegung umgesetzt. Schwere wird Materialspannkraft, Spannkraft annähernd horizontale Bewegung, und die Grundursache jeder Flugbewegung ist die elastische Schwerkraftspannung des Vogelflügels.“

Mit diesem Satze will ich also sagen, dass ich gefunden habe, der Vogel hat bei horizontaler Lage seiner Hauptflugfläche – auch ohne Flügelschlag – eine perpetuelle, annähernd horizontale Bewegung in der Luft und gleicht einem Ballon, der mit wenig Ueberlastung in jeder Höhenlage in langsamen Sinken begriffen, also dessen grösste Last in's Gleichgewicht mit seiner Umgebung gesetzt ist. Denn würde man aus solchem Ballon ein entsprechend kleines Ballastgewicht auswerfen, würde sofort die grosse Restlast zu sinken aufhören und würde nach dem Krafterhaltungsgesetze in einer Höhenlage erhalten bleiben. Der Vogel hat daher, sobald er schwebt, nur noch einen sehr geringen Theil seiner Schwere durch Eigenkraft in der Höhe zu erhalten.

Um die Erhärtung dieses Ausspruches dreht sich mein ganzes Werk. Wer nun im Stande ist, den Punkt, um den sich Alles dreht, herauszufühlen, der versteht jeden meiner Gedanken, wer nicht im Stande ist, jeden kleinen Satz in das Ganze hineinzufügen, sondern jeden Satz isolirt ohne Beziehung auf das Ganze begrübelt, der geräth in Missdeutungen und versteht auch das Ganze nicht.

Meine Worte, Gedanken und die Gesamtauffassung über die Mechanik des Vogelfluges sind in jedem Werke, in der Hand jeden Lesers ganz gleich. Wenn nun auch die Empfängniss und das Verständniss für mechanische Vorgänge bei allen Leser gleich

wären, dann müssten auch alle Urtheile über mein Werk gleichlautend sein. Das ist nun aber nicht der Fall. So verschieden die Anlagen der Leser sind, so verschieden sind auch die Urtheile über mein Werk. Ein Jeder liest nur das heraus, was in ihm selber für ein Verständniss liegt, und aus jedem Urtheile bin nicht etwa ich als Autor des Werkes, sondern der Kritiker zu erkennen. Ein jedes Urtheil zeigt ein anderes Gesicht, ein anderes Verständniss und andere Auffassung, ein Jeder verarbeitet das Material geistig mit der ihm angeborenen und angelehrten mechanischen Auffassung.

Ein höherer Beamter theilte mir mit, dass, als sein Schwager, ein Professor, eine Erklärung der Erscheinung des Zodiakallichts gegeben habe, dieser von den berühmtesten Astronomen die schmeichelhaftesten Zustimmungen erhielt, während einige namhafte Gelehrte schrieben, diese Erklärung sei total verfehlt.

So liegen auch meinem Verleger eine grosse Anzahl ungemein günstiger und einfach zustimmender Urtheile vor, während zwei davon auch total abfallend sind.

Es ist nicht uninteressant, die Verschiedenheit der Geister, wie sie in ihrer Ausdrucksweise hervortritt, zu bewundern, und ich lasse einige Aussprüche davon, un-

*) Siehe Nummer 21 dieses Jahres.

**) „Das Flugprincip“ von C. Buttenstedt, Blankenburg's Verlag in Rüdersdorf bei Berlin. 1892.

bekümmert um das darin enthaltene Lob oder die herben Schmähungen, der Curiosität wegen wörtlich folgen.

Nachdem die erste sehr abfallende Kritik erschienen war, brachte ein Gelehrter den wissenschaftlichen Nachweis der Richtigkeit sämmtlicher von mir gefundener Sätze; diese ungünstigen Kritiken fallen damit in sich selbst zusammen, aber ich möchte hier nur hervorheben, dass der Mathematiker v. Parseval mich einen jener seltenen Menschen nennt, die der Mechanik sehr ferne stehen während Lilienthal meine Theorie „scharfsinnig“, Physiker Mewes „bahnbrechend“, Ingenieur Berdrow „genialen Scharfsinn“, Dr. van Muyden „unbestreitbar richtig“ und Dr. Krause, Dr. Weitz, Ingenieur Haase „einleuchtend“ und die Mehrzahl einfach „richtig“ nennen. Die Gedanken und Ausführungen, die von v. Parseval „Luftschlösser“ und von dem Kritiker der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ einfach „lächerlich“ genannt werden, nennen Bosse und Meyer „eine Fülle gesunder Gedanken und Beobachtungen“, und wo Moedebeck und besonders Mewes in seinem Vortrage in der Polytechnischen Gesellschaft vom 20. April 1893 das Hauptverständniss, die Kraftökonomie hineinlegen, das nennt der Kritiker „M.“ ein „Perpetuum mobile“. Und endlich was Dr. Oppermann „ungeschminktes Wissen“ nennt, das schilderte Kritiker M. mit den Worten: „er ist sich nicht klar über den Flug!“ und „es ist ein Kunstwerk“.

Ich dachte, das genügt wohl, um zu zeigen, wie sich die Extreme in den Urtheilen über mein Werk berühren.

Nach der überwiegend grossen Zahle der günstigen Urtheile müssen sich in meinem Werke wohl Stellen finden, über die man doch irgendwie etwas Anerkennendes sagen könnte, sofern man überhaupt gewillt ist, eine einigermaassen objective Kritik zu schreiben, aber nach irgend einer Spur des Verständnisses von nur einem Satze sucht man

bei M. vergebens. Alles ist ihm schon was Altes. Jedenfalls ist er selber auch schon alt und besitzt nicht mehr jene geistige Elasticität, die noch gern fremde sachliche Ideen in sich aufnimmt und mit Verständniss ohne Vorurtheil prüft. Auf mich macht der Kritiker den Eindruck, als ob er einer jener Buchstabengelehrten wäre, die bereits seit einem Menschenalter sich mit der rechnerischen Lösung der Flugfrage rein theoretisch beschäftigen und zu keinem Resultat gelangen können. Die von ihm verfolgte eigene Flugtheorie muss auf dem Verticalluftdruck der Flügelschläge basiren, denn er will durchaus nicht gelten lassen, dass ich den Flügelschlag nur als Hilfskraft behandle und behaupte, der Flügelschlag verstärke nur die schon vorhandene Flugkraft. Endlich aber nimmt er Lilienthal und Gätke gegen mich in Schutz, denen ich doch, wo sie Recht haben, volle Gerechtigkeit widerfahren lasse, nur wo ihre Ausführungen gegen die natürliche Mechanik verstossen, widerlege ich Beide, und selbst das gefällt ihm nicht. Jedenfalls hält er deren Irrthümer für in der Ordnung. Für denjenigen, der mein Werk nicht gelesen hat, möchte ich hier hervorheben, dass er aus der Kritik des „M.“ in der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ nicht klar wird, was ich in meinem Werke für eine Theorie verfechte, dem Kenner meines Werkes sowie dem Fachliteraten brauche ich aber nicht zu sagen, dass der Kritiker „M.“ mit seiner Kritik seine eigene Unkenntniss gründlich angenagelt hat.

Wer aber solche Kritiken schreibt, sollte seine Ansichten auch mit seinem Namen decken, damit man ihn auch für die Folge dafür ansehen kann.

Die „Allgemeine Sport-Zeitung“ bitte ich, diese Erklärungen gefälligst als Erwiderung aufnehmen zu wollen.

Rüdersdorf bei Berlin, 1893.

Carl Buttenstedt

Verfasser des Werkes „Das Flugprincip“.