

Der fliegende Mensch.

Berlin, 18. September.

Wer auf der Anhalter Bahn die Station Groß-Lichterfelde passiert, bemerkt südlich von dem Villenort einen eigenthümlichen Bergkegel, dessen Profillinie sich fast wie die Umrisse eines kleinen Vulcans vom Horizont abheben. Von der Spitze dieses Hügels, der die Höhe eines vierstöckigen Hauses erreicht, unternimmt der Ingenieur Otto Lilienthal flugtechnische Uebungen.

Bekanntlich wird jetzt von vielen Seiten an der Lösung der Flugfrage gearbeitet. Auf alle mögliche Art geht man diesem Problem zuleibe. Flugmaschinen mannigfachster Constructionen werden gebaut und erprobt, doch niemals haben sie thatsächliche Erfolge gehabt. Lilienthal schreibt dies dem Umstande zu, dass die Erfinder von ihren Vorrichtungen zu viel auf einmal verlangen.

Das Problem des Fliegens ist denn doch zu schwierig, um den Knoten auf einmal zu lösen. Die Theorie des Fluges kann freilich seit der durch Lilienthal vollzogenen Einführung der gewölbten seit der durch Lilienthal vollzogenen Einführung der gewölbten Flügel, mit deren Wirkungen alle Erscheinungen des natürlichen Fluges sich erklären lassen, als feststehend betrachtet werden. Dennoch aber treten bei praktischen Flugversuchen so viel neue Momente zutage, dass man nur schrittweise vorzugehen vermag, indem die zu lösende Aufgabe zunächst so viel als möglich vereinfacht und erst nach und nach erweitert und verallgemeinert wird.

Der dauernd horizontale oder gar ansteigende Flug ist für den Menschen vorerst unerreichbar. Wohl aber ist es möglich, mit verhältnismäßig einfachen Apparaten einen schräg abwärts geneigten Flug auszuführen, so dass man wenigstens auf Flügeln ruhend in die Luft hineinkommen vermag.

Lilienthal geht davon aus, dass, wenn geflogen werden soll, auch schnell geflogen werden muss, und dass es ein Unding ist, sich aus dem Stillstande auf dynamischen Wege in die Luft zu erheben. Gleichwie die größeren und schwereren Vögel beim Auffliegen einen Anlauf gegen den Wind nehmen müssen, so hat auch der fliegende Mensch nöthig, vor dem Abfliegen sich gegen den Wind zu bewegen. Das erste Hineinkommen in die freie Atmosphäre bietet den großen Vögeln bereits Schwierigkeiten, und der Mensch, der doch fünfmal so viel wiegt wie der Condor, dieser schwerste fliegende Vogel, hat umsomehr besondere Einrichtungen zu treffen, um diesen ersten Abflug überhaupt zustande zu bringen.

Lilienthal schließt sich in der Entwicklung des freien Fliegens wesentlich an den Vogelflug an. Seit vier Jahren übt er zunächst die einfachste Art: den Flug ohne Flügelschläge, den sogenannten Segelflug. Er bedient sich einfacher Segelapparate, die im ganzen die Form ausgebreiteter Vogelflügel haben. Sie bestehen aus einem mit Shirting bespannten Holzgerüst und werden mit den Händen und Armen ergriffen, um den

segelnden Menschen zu tragen. Der Schreiber dieser Zeilen hat neulich selbst jene Flügel angelegt, die ein Gewicht von vierzig Pfund besitzen, aber von den Armen getragen und auf dem Kreuze ruhend keineswegs als lästig empfunden werden. Man hat das Gefühl, als ob man sich mit den Flügeln getrost den Lüften anvertrauen kann! ... Mit diesen fünfzehn Quadratmeter großen Segelflächen hat sich Lilienthal nach langen vorangegangenen Uebungen von dreißig Meter hohen Bergen herabgestürzt und Flüge von mehr als zweihundert Metern Weite stabil und sicher durch die Luft ausgeführt. Nach diesem ersten praktischen Ergebnis unternimmt Lilienthal jetzt einen weiteren Schritt zur Entwicklung des freien Fluges, indem er nicht nur mit den unbeweglichen Flügeln aus der Höhe herabsegelt, sondern nun auch zu wirklichen Flügelschlägen übergeht. Es wird dazu ein Motor benutzt werden und die Last, die alsdann von der Luft zu tragen ist, würde sich annähernd auf drei Centner stellen.

Die erforderlichen complicierten Apparate, die noch manchen Abänderungen unterworfen sind, machten es Herrn Lilienthal wünschenswert, in der Nähe von Berlin ein geeignetes Fluggebiet zu besitzen. Früher war er in eine bergige Gegend hinter Neustadt a. D. gefahren, um die Segelflugübungen von größerer Höhe zu machen. Jetzt handelt es sich weniger um weite Segelflüge als um die Möglichkeit, die zum Ruderflug eingerichteten Apparate in Thätigkeit zu setzen. Der eigens hergerichtete Hügel bei Groß-Lichterfelde ist genau kegelförmig und gestattet den Abflug nach allen Seiten. Seine Höhe beträgt 15 Meter. Die Bergspitze bietet einen weiten malerischen Rundblick über die hübschen, aus dem Grün der Gärten auftauchenden Villenorte und Dörfer; am östlichen Horizont heben sich klar und scharf die Müggelberge ab. Die Hügelspitze ist mit grünem Rasen bedeckt, um beim Abspringen ein Ausgleiten zu verhüten. Auf der einen Seite befindet sich ein großer gezimmerter Hohlraum zur Aufbewahrung der verschiedenartigen Apparate, mit denen Herr Lilienthal keine Versuche macht.

Zunächst nimmt er einen kurzen, schnellen Anlauf von der Spitze des Berges und wirft sich mit einem Sprung in den Apparat hinein, der ihn dann unverseht über 60 Meter weit trägt. Das Dahinschweben

[Seite 2]

erfolgt langsamer oder schneller, je nach der Stärke des Windes. Bei geeigneter Luftströmung hält sich Herr Lilienthal auch einige Zeit horizontal, und oft gelingt es ihm, „schwungvoll“ sich in die Luft zu erheben. Wenn am Fuße des Berges Leute stehen, gleitet er über deren Köpfe dahin. Die Landung vollzieht sich ganz gefahrlos auf dem grünen Rasen, der den Berg umgibt; der Fliegende springt einfach mit den Füßen zur Erde. Die Flügel sind immer gegen den Wind gerichtet, und die Hauptkunft des Segelnden besteht darin, dem Apparat während des Fluges genau die richtige Stellung zu geben, damit die Tragfähigkeit der Luft in möglichst vollkommener Weise ausgenutzt wird.

Es gewährt einen reizvollen Anblick, wenn der „moderne Ikarus“, ein rothes Tuch turbanähnlich um den Kopf geschlungen, auf der Spitze des Hügels steht, während die großen Flügel vom lichtblauen Himmel sich abheben. Der erste Augenblick, das Abspringen von der steilen Spitze, flößt zwar einige Besorgnis ein, aber dieses Gefühl

schwindet sofort, wenn der Fliegende nach einem Anlauf von drei bis vier Schritten frei und ruhig dahinschwebt, und man glaubt nun, dass es köstlich sein müsse, leicht wie ein Schmetterling durch die Lüfte zu gleiten! ... Mühsam ist nur das immer erneute Besteigen des Berges und das von einem Famulus besorgte hinauftragen des Apparates. Aber Herr Lilienthal ist unermüdlich und hat sich z. B. am letzten Sonntage über sechzimal von der Höhe herabgeschwungen. Einige Momente sind von Dr. Kästner vom königlichen meteorologischen Institute photographisch fixiert worden. Die exacten Flugversuche Lilienthal finden überhaupt in wissenschaftlichen Kreisen große Beachtung.