

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	
Carl Friedrich Meerwein – ein vergessener Flugpionier.....	
Hofrat Johann Lorenz Boeckmann und das erste deutsche Telegramm	
Die Wassersäulenmaschinen des Georg von Reichenbach	
Die Karriere eines badischen Ingenieurs im Königreich Bayern	
Bei der Firma Boulton & Watt in Soho	
Militärische Tätigkeiten Reichenbachs und die Gründung	
eines mechanischen Instituts in München	
Die alte Soleleitung von Reichenhall nach Traunstein.....	
Die Soleleitung von Berchtesgaden nach Reichenhall	
Weitere Pläne und Überlegungen	
Kommerzienrat Newhouse – ein früher Befürworter einer badischen Eisenbahn	
Emil Keßler – einer der ersten deutschen Lokomotivbauer.....	
Anfänge des Lokomotivbaus.....	
Beginn des Lokomotivbaus in Karlsruhe	
Die Gründung der Maschinenfabrik Eßlingen	
Emil Keßler leitet die Firmen in Esslingen und Karlsruhe.....	
Geldsorgen – Keßlers Karlsruher Firma wird Aktiengesellschaft	
Emil Keßler in Esslingen	
Albert Bürklin – Dichter-Ingenieur und Kalendermacher.....	
Jugendzeit	
Als Ingenieurpraktikant im Oberland.....	
Staatsprüfung und Reise nach England.....	
Wieder im Oberland	
Albert Bürklin wird Bahningenieur	
Als Bezirksingenieur in Karlsruhe.....	
Beginn schriftstellerischer Tätigkeit	

Nach Übernahme der Redaktion des Lahrer hinkenden Boten	
Als Oberingenieur wieder in Heidelberg.....	
Albert Bürklin als Gründer des Reichswaisenhauses in Lahr	
Starrluftschiffbau in Mannheim durch den Industriellen Dr. Karl Lanz.....	
Die Firma Heinrich Lanz	
Das Starrluftschiff von David Schwarz.....	
Starrluftschiffe des Grafen Zeppelin	
Der Starrluftschiffbau von Schütte-Lanz.....	
Pläne für ein Starrluftschiff von Johann Schütte	
Der Luftschiffbau „Schütte-Lanz“ und sein erstes Luftschiff	
Erster Aufstieg des „SL I“	
Weitere Fahrten des verbesserten	
„SL 1“ und Übernahme als Heeresluftschiff.....	
Heeresluftschiff „SL II“ – der Erste Weltkrieg:	
Schütte-Lanz baut für Heer und Marine.....	
Der Flugzeugbau der Schütte-Lanz-Werke.....	
Schütte-Lanz-Luftschiffprojekte der Nachkriegszeit.....	
Die ersten amerikanischen Starrluftschiffe	
Das Ende des Luftschiffbaus Schütte-Lanz	
Literatur	

Einleitung

Sieben technikhistorische Persönlichkeiten sind in meiner Arbeit aufgeführt, bei deren Auswahl eine breite Fächerung angestrebt wurde, um möglichst unterschiedliche Technikbereiche darzustellen.

Da ist der **Landbaumeister Carl Friedrich Meerwein** in Emmendingen, der den uralten Traum der Menschheit, einem Vogel gleich zu fliegen, wahr werden lassen wollte und meinte, „dass der Mensch mit einer tauglichen Maschine durchaus das Fliegen erlernen könne“.

Hofrat Johann Lorenz Boeckmann, ein Karlsruher Physiker, förderte die „Telegraphic“ und experimentierte mit der „Electricität“, um Kranken zu helfen. Außerdem veröffentlichte der badische Professor zahlreiche Bücher sowie Artikel und Rezensionen in verschiedenen Journalen und Zeitungen.

Über den in Durlach gebürtigen Ingenieur **Georg von Reichenbach** vermerkte man in München: „Mit weittragenden Ideen eilte er seiner Zeit voraus ... Die Meßkunst der Erde und des Himmels verdankt ihm bedeutsame Fortschritte, der deutsche Maschinenbau seine ersten ruhmreichen Erfolge.“ Von König Maximilian I. Joseph erhielt er den „Verdienstorden der bayerischen Krone“, mit dessen Verleihung der persönliche Adel verbunden war.

Schon im Jahre 1833 wurde in Karlsruhe ein Buch verlegt, in welchem der Mannheimer **Kommerzienrat Newhouse** eindringlich auf die Notwendigkeit und Vorteile einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden hinweist: Um „den Gütern und Producten einen grösseren Werth zu verschaffen und so den National-Reichthum zu erhöhen“.

Emil Kessler baute nicht nur als Unternehmer in seinem Karlsruher Werk Lokomotiven, sondern leitete bald darauf auch als oberster Direktor die erste württembergische Lokomotivfabrik in Esslingen. In Karlsruhe verließ im Dezember 1841 die erste Maschine mit dem Namen „Badenia“ das Werk. Im Oktober 1847 stellte die württembergische Fabrik als erste Lokomotive die „Eßlingen“ vor.

Albert Bürklin erhielt von der Großherzoglich Badischen Eisenbahn eine

Gratifikation von 400 Gulden für den erfolgreichen Umbau der Gleise von der Breitspur (1,6 m) auf die Normalspur (1,435 m). Von Großherzog Friedrich bekam er für seine schriftstellerische Tätigkeit auf dem Gebiet „der vaterländischen Literatur“ eine Brillantnadel. Das Reichswaisenhaus in Lahr verdankt seine Entstehung wesentlich Bürklins Anregung und Bemühungen.

Ohne **Dr. Karl Lanz**, dem Mannheimer Luftfahrtenthusiasten und Maschinenbauingenieur, sowie dem Kapital der Firma Lanz, hätten die von Professor Johann Schütte konstruierten Starrluftschiffe nie das Licht der Welt erblickt. Im Gegensatz zur Konkurrenz, den Starrluftschiffen des Grafen Zeppelin, stand der Oldenburger Schiffbauingenieur Schütte mit leeren Händen da. Nach der ersten Fahrt eines Schütte-Lanz Luftschiffes äußerte Dr. Lanz in einer Tischrede unter anderem: „Als Sie seinerzeit die Pläne Ihres Luftschiffes im Konferenzzimmer der Firma Heinrich Lanz erläuterten, da waren meine Mutter, meine Schwester und Schwager Röchling mit mir sofort bereit, Ihnen die Mittel zum Bau Ihres Luftschiffes zur Verfügung zu stellen.“

Carl Friedrich Meerwein – ein vergessener Flugpionier



Landbaumeister Carl Friedrich Meerwein (1737–1810),
Gemälde im Bürgersaal des Rathauses zu Emmendingen
(Stadtarchiv Emmendingen)

Im alten, längst nicht mehr benutzten und zum Teil in eine Anlage umgewandelten Friedhof der südbadischen Stadt Emmendingen befindet sich das Grab dieses Mannes. Die Gedenktafel auf seiner Ruhestätte trägt die Inschrift: „Hochfürstl. Bad. Landbaumstr. Carl Friedrich Meerwein, *22.8.1737 in Leiselheim, †6.12.1810 in Emmendingen“.

Nach mündlichen Überlieferungen ist der Badische Landbaumeister tatsächlich geflogen, und die Strecke, die er mit seinem selbstgebauten Flugapparat zurücklegte, betrug 50 Meter. Eine winzige Strecke im Vergleich zu den Entfernungen, die die Astronauten in ihren Raumschiffen durchmessen. Doch wenn man überlegt, dass dieser denkwürdige Flugversuch schon im Jahre 1784 stattfand, zu einer Zeit also, in der die Postkutsche das Verkehrsmittel war, sieht die Sache schon anders aus. Und während die amerikanischen Weltraumflieger anfangs zur weichen Landung den Ozean benutzten, war Landbaumeister Meerwein mit einem Dunghaufen zufrieden.

Dass die Kunde von seinem Flug kaum über die Grenzen Badens hinaus drang, mag zum Teil am Wesen dieses im Grunde bescheidenen Mannes gelegen haben. In der Hauptsache gaben aber wohl die spektakulären Nachrichten aus dem Nachbarland Frankreich den Ausschlag, dass nur Wenige Notiz von Meerweins Versuch nahmen.

Dort waren fast zur gleichen Zeit der Warmluftballon – die Montgolfière – und der Gasballon – die Charlière – erfunden worden und im Jahre 1783 der bemannte Flug eines Warmluftballons von 25 Minuten Dauer über Paris hinweg geglückt. Im gleichen Jahr flog ein bemannter Gasballon über vier Stunden und erreichte dabei eine Höhe von 2.700 Metern. Mit solchen Rekorden konnte der Badische Landbaumeister nicht aufwarten.

Über seinen Lebensweg wissen wir Folgendes: Er wurde als Sohn des Pfarrers Christian Meerwein geboren. Nach einer kurzen Lehrzeit beim Hochfürstlichen Bauamt in Karlsruhe studierte er in Straßburg und Jena. Im Jahre 1764 trat er wieder beim Bauamt in Karlsruhe in den Dienst seines Landesherrn. Nach vollzogener Prüfung in der „Civilbaukunst“ wurde er zum „Cammer-Accessist“ ernannt. Schon im Jahre 1769 übertrug man ihm den Posten des Landbaumeisters in Emmendingen, der für das gesamte Bauwesen des badischen Oberlandes zuständig war.

Als „Hochfürstlich Markgräflisch Badischer Landbaumeister“ musste er diesen Landstrich regelmäßig, sicher meist auf Schusters Rappen, bereisen. Bei seinen vielen Dienstgängen mag er wohl ebenso oft den Flug der Greifvögel in den Aufwinden an den Schwarzwaldhängen beobachtet haben, als auch den der Wasservögel über den Altrheinarmen. Aufgrund dieser Beobachtungen wird Meerwein – genau wie später Otto Lilienthal – zu der Erkenntnis gekommen sein, im Vogelflug die Grundlage des „menschlichen Fliegens“ zu sehen.

Seine Untersuchungen und seine Ansichten darüber schrieb er nieder in der Abhandlung: „Der Mensch! Sollte der nicht auch mit Fähigkeiten zum Fliegen gebohren seyn?“, erschienen in den „Oberrheinischen Mannigfaltigkeiten“, Basel 1782. Im Jahre 1784 gab der Landbaumeister die gleiche Denkschrift, mit zwei Kupferstichen versehen, ebenfalls in Basel, in Buchform heraus.

Darin sagt er über den Ballon: „Der Herren Montgolfiers par hazard erfundene Methode, sich, mittelst einer leichtern Luftart, in der Luft zu erheben, ist aber mehr ein Schwimmen in der Luft, nach Art der Fische im Wasser, als ein Fliegen, nach Art derer Vögel, zu nennen. Es bleibt demnach die Montgolfierische Erfindung von der meinen noch weiter verschieden, als das Schwimmen des Fisches, vom Fahren auf einem Schiffe, verschieden ist.“

In seiner Abhandlung versucht er die Gründe darzulegen, weswegen dem Menschen die Fähigkeiten des Fliegens versagt geblieben waren, und zählt auf:

- „1. Entweder in dem Bau und in der Struktur des Menschen selbst;
2. Oder in dessen zu großer Schwere;
3. Oder im Mangel hinlänglicher Stärke, die Maschine zu regieren;
4. Oder endlich im Mangel tauglicher Materialien zu einer solchen Maschine.“

Meerwein geht nun diesen Punkten nach und kommt zu der Ansicht, dass der Mensch mittels einer „tauglichen Maschine“ durchaus das Fliegen erlernen könne. „Daß nemlich der Mensch das Complementum der ganzen thierischen Schöpfung, und daher eben sowohl zum Fliegen als zum Schwimmen, oder einen Elephanten zu besteigen, und dergleichen mehr, fähig gebohren seye; sobald er nur ernstlich will.“

Zu Befürchtungen über Atembeschwerden während des Fluges meint er: „Daß aber auch das Atemholen nichts hindern werde, schließe ich daher, weil des

Der Mensch

sollte der nicht auch

mit Fähigkeiten

zum Fliegen

geboren seyn?

Beantwortet

nochmals durchgesehen und mit einigen Anmerkungen vermehrt

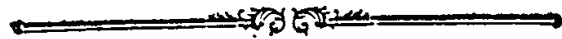
von

Carl Friederich Meerwein

Hochfürstlich Baadischen Landbaumeister.

Mit Kupfern.

Basel,



bey J. J. Eburnessen, Jünger, 1784

Buchtitel von Meerweins
Denkschrift

Menschen Nase so gebaut ist, dass in selbige – wenn der Mensch auf dem Bauch liegt – die gegen ihn hineintreibende Luft nicht geradezu eindringen und die Lunge zu stark anfüllen kann.“

Hier kommen Bedenken über hohe Geschwindigkeiten zum Vorschein, wie sie später in den Anfängen der Eisenbahn wieder auftreten. Kein Wunder also, wenn Meerwein beruhigend hinzufügt: „Wäre aber wider alles Vermuthen, dennoch etwas von dieser Seite zu besorgen; so wird gewiß, vermittelt einer Maske, vollkommen geholfen werden können.“

Dem Haupteinwand vieler seiner Zeitgenossen, der Mensch sei viel zu schwer, um fliegen zu können, entgegnet der Landbaumeister, die Vögel seien ja auch schwer „und selbst der Adler wird zum fliegen zu schwer, so bald man ihm die Flügel stutzt oder die Schwungfedern ausrupfet; oder wenn man ihm Zaunkönigs-Flügel geben könnte. – Und eben so, wenn man behauptet, der Vogel Strauß sey zum fliegen zu schwer, so sagt man doch gewiß nichts weiters, als dass dasjenige, was man dieses Vogels Flügel nennet, vor den Strauß zu fliegen nicht hinreichend sey.“

Wenn ich die tragende Fläche meiner Maschine nur groß genug mache, so überlegt sich Meerwein, muss ein Mensch damit fliegen können. Um die erforderliche Größe der Fläche zu finden, braucht er ein Vergleichsobjekt. Der Landbaumeister wählt eine wilde Ente. „Niemand wird in Abrede stellen, daß eine wilde Endte gut fliegen könne“, meint er in seiner Schrift.

Meerwein vergleicht nun das Gewicht der Ente mit der tragenden Fläche ihrer ausgespannten Flügel und errechnet daraus die theoretische Fläche für ein Pfund. Er setzt sein Körpergewicht und das geschätzte Gewicht des Flugapparates zusammen mit 200 Pfund in die Rechnung ein und erhält eine benötigte Fläche von 126 Quadratschuh für die Maschine, „wenn sie unter gehörigem Gebrauch 200 Pfund eben so sicher durch die Luft tragen solle, als eine wilde Endte fliegt“.

Unser Landbaumeister ist aber ein vorsichtiger Mann und stellt deshalb noch Vergleiche mit anderen Vogelarten an, die sehr unterschiedlich ausfallen. Zwar erhält er bei einem Schwan einen ähnlichen Wert, nämlich 116 Quadratschuh, doch bei einem Fischreiher erhöht sich die Fläche auf 313, und bei einer Ohreule sogar auf 634 Quadratschuh. Mit weiteren Vogelarten werden die Untersuchungen fortgesetzt, und deren Ergebnisse differieren ebenfalls.

Bevor Meerwein deshalb weitere Angaben macht, schränkt er ein: „Freylich sind die Erfahrungen, worauf sich meine Berechnung gründen wird, eben noch nicht gar groß, kaum selbst erst von mir angefangen; und so wenig man erst Linienschiffe baute, ehe man Flöße zusammen knüpfte, eben so wenig muß mans jezoschon von mir erwarten, daß die Maschine, deren Größe ich im Begriff bin anzugeben, den Menschen schon in den Stand setzen werde, sich so gleich mit dem Adler zu meßen.“

Vermutlich nimmt der Landbaumeister aus den unterschiedlichen Ergebnissen den Mittelwert, denn bei der Flugmaschine, die er in seinem Büchlein vorstellt, gibt er die Fläche mit 240 Quadratschuh an, „ohne das Steuerruder, welches vor sich ebenfalls 20 bis 40 Quadratschuhe, je nachdem das Gleichgewicht eine Größe erfordert, halten kann“.

Über die Konstruktion seines Flugapparates schreibt Meerwein: „Wenn ich mir also eine Maschine mache, welche aus 2 gleichen Theilen bestehet, und wenn ich diese Flügel im Mittel durch biegsame Bundes verbinde, auch diese zusammen gesetzte Maschine noch so weit als breit mache, und so, daß ich mich in horizontaler Lage darinn zu befestigen und mich mit derselben so zu vereinigen vermag, daß ich dadurch gar nicht gehindert werde, alle meine Kraft auf die vortheilhafteste und der Absicht angemessenste Art anzuwenden: so darf ich sicher darauf zählen, daß ich mit einer solchen Maschine werde fliegen lernen können.“

Er warnt allerdings vor übertriebenen Hoffnungen und meint: „Da aber der kleinste Umstand oft alles ändern kann, so könnte, wenn auch gleich die Erfindung und Zusammensetzung der Maschine schon ihre vollständigste Richtigkeit hätte,

sind, und es seyn müssen: der entlehne sohan den benöthigten Maasstab auch beym Adler.

Der erste wilde Vogel, der sich mir zur Untersuchung darbot, um einen sichern Maasstab zu meiner Absicht zu finden, war also eine wilde Endte. — Diese hat gewogen 2 Pfund 20 Loth, und ihr Expanum betrug nach dem Baadischen Werkschuh in 10 Zoll getheilt, 165 Quadrat-Zoll und 20 Linien. — Folglich kamen auf ein Pfund 62 Zoll 93 Linien und 33 Scrupel. Wenn ich nun 150 bis 160 und sammt der Maschine 200 Pfund schwer bin, so muß die Größe einer Maschine — wenn sie unter gehörigem Gebrauch 200 Pfund eben so sicher durch die Luft tragen solle, als eine wilde Endte fliegt — 126 Quadrat-Schuh halten *).

*) Der Baadische Werkschuh hält dermalen $\frac{222}{1000}$ Theile des Pariser Schuhs. — Folglich ist der Baadische Schuh beynähe $\frac{1}{10}$ des Pariser; und ich hoffe, daß dem Baadischen noch $\frac{1}{1000}$ Theile werden zugelegt, und ihm dadurch ein festes Verhältnis mit dem Pariser Schuh werde gegeben werden.

Meine N. 1783 und 1784 weiters angestellte Untersuchungen verschiedner Vögel, haben mich nun noch folgendes gelehrt:

Siebt man also der Maschine diese eben bestimmt angegebene Größe von 126 Quadrat-Schuh, und wird sie gehörig behandelt, so wird ein Mensch, der sammt der Maschine nicht mehr als 200 Pfund schwer ist, eben so wenig zum fliegen zu schwer zu erklären seyn, als man von einer wilden Endte sagen kann, daß sie zum fliegen zu schwer sey *).

Nun

	Gewicht.		Expan.		z. Wf.		auf 200 Pf.
	Pf.	L.	''	''	''	''	
Eine wilde Endte	2.	20.	165.	20.	62.	93.	126. Sch.
Ein großer Beyhe	1.	11.	360.	00.	268.	00.	402. 00.
Ein Fisch-Reißer	2.	28.	450.	06.	165.	55.	313. 00.
Ein Trappe	17.	16.	873.	20.	50.	00.	99. 88.
Ein Schwan	14.	16.	844.	46.	58.	24.	116. 48.
Eine Ohr Eule	—	18.	178.	38.	317.	12.	634. 24.
Eine Dohle	1.	2.	211.	96.	199.	49.	398. 98.
Ein Schnepfe	—	22.	78.	50.	114.	18.	228. 36.
Ein Feldhuhn.	—	26.	69.	65.	85.	50.	171. 00.

*) Eine Maschine nach den Maaszen des Litz-Kupfers gefertigt, wird wenigstens 240 Quadrat-Schuh

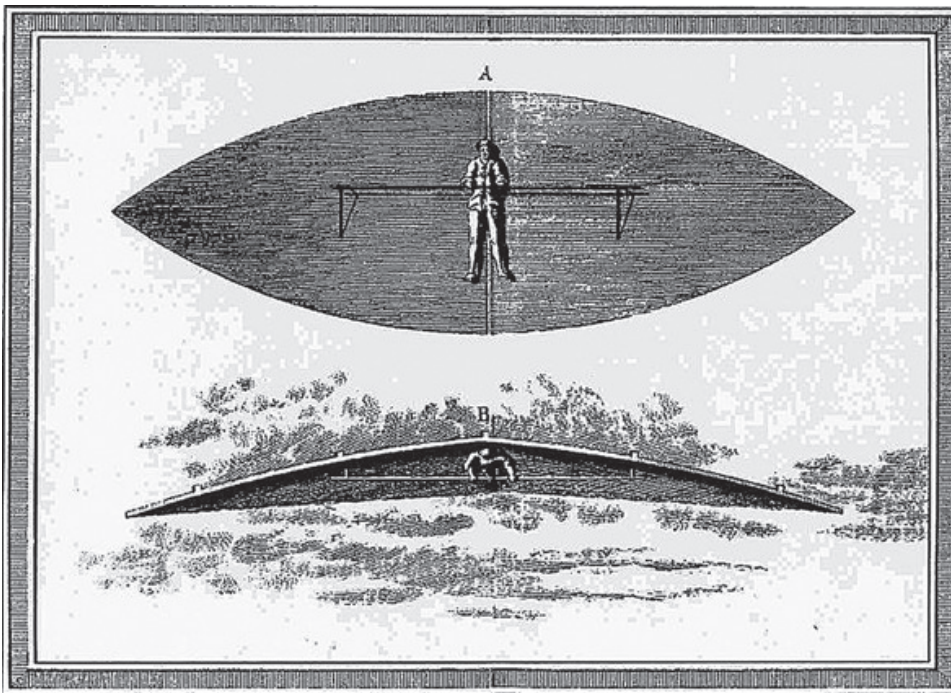
Berechnungen Meerweins aus seiner Denkschrift

dennoch die erste Probe, wegen eines kleinen Versehens in den Handgriffen, welche doch erst erlernt werden müssen, - und aus Mangel der Uebung, misslingen; so wie schon mancher ertrunken ist, nicht deswegen, weil das Schwimmen dem Menschen unmöglich ist, gewiß nicht! sondern ganz allein deswegen, weil man zu erschrocken war, oder die Vortheile noch nicht kannte, oder ein anderer Zufall – selbst schon dem besten Schwimmer – begegnete.“

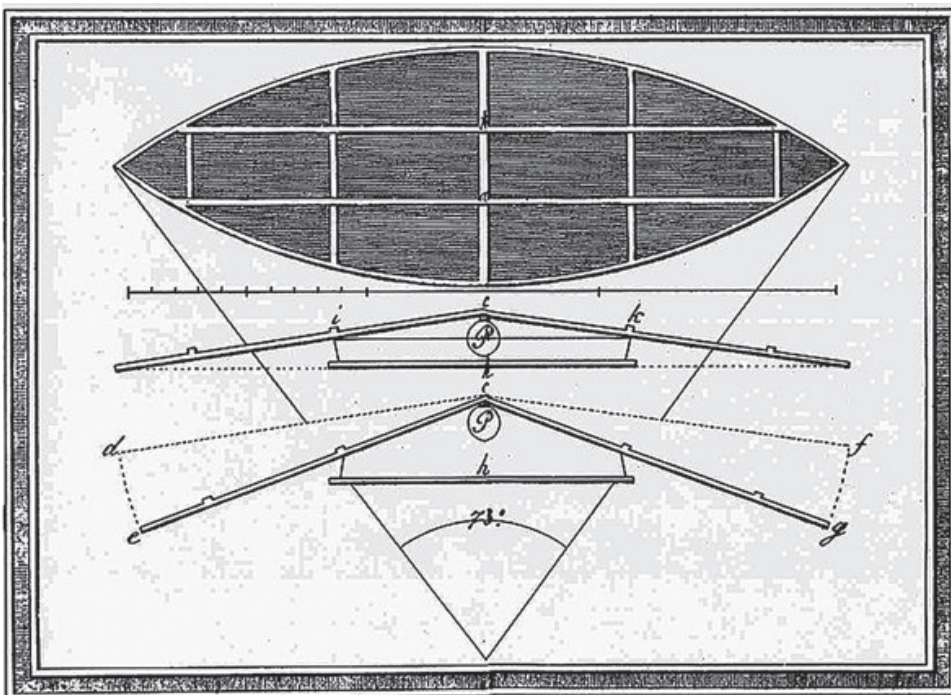
Was das Baumaterial betrifft, führt er aus: „Wenn unter der bestimmten Größe die Maschine nicht mehr als 40 bis 50 Pfund schwer seyn darf, und dabey doch von erforderlicher Stärke seyn muß, so müssen die Materialien zähe und stark und dennoch so leicht als möglich gewählt werden.

Zum Gerippe der Maschine muß man also ein leichtes aber zähes Holz währen; z.E. Linden, oder ein gespaltenes Tannenholz, damit es nicht leicht breche oder reiße und Unglück veranlasse. – Noch mehrerer Sicherheit wegen kann das Holz, besonders da, wo es einen Nagel erhalten muß, mit starkem Leinen-Tuch überleimt werden. Wird sodann dieses Gerippe mit einem leichten, dichten und dennoch hinreichend starken Leinen- oder Baumwollen- oder Wachstuch überzogen, so wird man, vermittelt solcher Materialien, seinen Endzweck sicher erreichen.“

In der „Carlsruher Zeitung“ vom 24. März 1784 lesen wir: „Der Badische Herr Landbaumeister Meerwein, Emmendingen, hat schon seit 18–20 Jahren auf die Methode gedacht, den Menschen zum Fliegen zu bringen ... und glaubt nun,



Vorstellung der Flug-Maschine die den Fliegenden sowohl von vorne Lit: A als auch in vollem Flug Lit: B zeigt. Erfunden von G. Fr. Meerwein Hochf. Margg. Bad. Land-Baumeistern.



Project zu einer Flug-Maschine oder zu Menschen Flügeln erfunden und herausgegeben im Jahr 1782. von Carl Friederich Meerwein Höchfürstlich Marggräflich Baadischen Land-Baumeistern in Emmendingen

Meerweins Flugmaschine

Wie man aus den Bildern ersieht, sollten die Flügel nicht mittels ausgebreiteter Arme bewegt werden. Durch Vorstoßen einer „Balancier-Stange“ (h) wurde die Muskelkraft wesentlich rationeller übertragen. Trotz allem überschätzte natürlich der Landbaumeister die menschlichen Kräfte. Im Grunde genommen war seine Konstruktion ein Gleiter, bei dem in gewissen Grenzen die Tragflächen auf- und abbewegt werden konnten.

in dieser Kunst soweit gekommen zu seyn, daß er nicht abgeneigt ist, vielleicht ehestens eine Probe damit zu machen. Sollte dieser Versuch glücklich von statten gehen, so gehört die Ehre der Erfindung der Teutschen Nation, weil sie älter ist also die Erfindung des Herrn Blanchard. Auch kann man dieses versichern, daß die Einrichtung sehr einfach ist.“

Der Franzose Blanchard hatte ebenfalls einen Flugapparat konstruiert, der aber nie flog und ihm nur Spott und Hohn seiner Landsleute einbrachte. Kurzerhand hing Blanchard seine Maschine an einen Gasballon und gab vor, ihn damit lenkbar machen zu können. Obwohl der Franzose von vielen seiner Zeitgenossen für einen Scharlatan gehalten wurde, sei zu seiner Ehre gesagt, dass es ihm, mit dem Engländer Dr. Jeffries als Passagier, im Jahr 1785 als Erstem gelang, mit einem Ballon den Kanal von England nach Frankreich zu überqueren. Seinen nutzlosen Flugapparat, den er an die Gondel montiert hatte, um damit angeblich nach Frankreich zu steuern, musste er allerdings ins Meer werfen, um den immer mehr sinkenden Ballon flugfähig zu halten.

Doch nun zu unserem Landbaumeister zurück, der nicht mehr lange zögerte, mit seiner Maschine die Richtigkeit seiner Behauptungen unter Beweis zu stellen.

So kam es zu diesem denkwürdigen Flug, der auf einer Geländeerhebung, der so genannten „Burg“, in der Nähe des Meerweinschen Hauses seinen Ausgang nahm und auf dem umfangreichen Dunghaufen im Hof des Gasthauses „Zum Engel“ endete.

Ob bei diesem Unternehmen der Landbaumeister mit den Flügeln zu schlagen imstande war, ist nicht bekannt geworden. Vermutlich dürfte es sich um einen reinen Gleitflug gehandelt haben.

Von einem zweiten Flugversuch, den Meerwein in Gießen im Jahre 1785 unternahm, berichtet uns der Schriftsteller und Robinson-Crusoe-Übersetzer Joachim Heinrich Campe. Er hatte den Landbaumeister bei dessen Schwager, Professor Schlettwein, kennengelernt. Der Flug fiel weniger glücklich aus, als der erste in Emmendingen, da Meerwein versucht hat, diesmal mit den Flügeln zu schlagen.

In seiner Beschreibung „Reise von Hamburg bis in die Schweiz im Jahre 1785“ berichtet Campe unter anderem darüber folgendes: „Er wollte sich, auf einer Anhöhe stehend, durch Hilfe gepolsterter Riemen an diese Flügel festbinden lassen, und sich alsdann von der Anhöhe herabwerfen. Dann hoffte er, es nicht bloß in seiner Gewalt zu haben, sich schwebend zu erhalten, sondern auch durch eine leichte Bewegung der Flügel sich gemächlich fortzuschwingen ... Zum Glück war der Ort, von welchem er sich herabstürzte, eben nicht hoch, und die ausgebreiteten großen Flügel hielten seinen Fall doch soviel auf, daß er nicht gar zu unsanft niederstürzte.“

Von weiteren Flügen hört man nichts mehr. Wahrscheinlich hing dies mit dem Alter Meerweins, er ging schon auf die Fünfzig zu, zusammen.

Leider ist seine Flugmaschine nicht erhalten geblieben. Sie wurde zunächst von seinen Nachkommen aufbewahrt, später jedoch wegen Raummangels abgebrochen.

Wenn auch der Flugpionier Meerwein nur noch selten in fluggeschichtlichen Veröffentlichungen Erwähnung findet, sollte man ihn doch nicht ganz vergessen. Obwohl der gelungene Gleitflug nur mündlich überliefert ist, gibt sein Büchlein schriftliche Kunde von ernsthafter Forschertätigkeit auf flugtechnischem Gebiet. Und als Otto Lilienthal im Jahre 1889 seine Schrift „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“ veröffentlichte, war Meerweins Abhandlung immerhin schon über hundert Jahre alt.

Wenn heutzutage bei Überschwemmungskatastrophen Menschen in letzter Not nur noch aus der Luft gerettet werden können, so sei daran erinnert, dass der Badische Landesbaumeister zum Schluss seiner Ausführungen schrieb: „Ja, wie viele Menschen hätten nicht bey den letztern Wassersnöthen – welche halb Europa ängstigten – mehr gerettet werden können, wenn die Kunst zu fliegen auch nur schon ihre Jünglings-Jahre erreicht gehabt hätte?“