

Artikel aus dem Berliner Lokal-Anzeiger vom 10. August 1932
gedruckt, mehrere Spalten
ausgeschnitten

Gustav erzählt von Otto Lilienthal
Heute , am 36. Todestag, steht das Ehrenmal vor uns

Am 10. August 1896 schloß Otto Lilienthal, der Pionier des Menschenfluges, die Augen. Heute, nach 36 Jahren, steht die Nachwelt ergriffen an der Gedächtnisstätte in Lichterfelde-Ort, die ihm geweiht sein soll. Dem kühnen Mann geweiht, dessen schöpferischer Geist sich das hohe Ziel: Eroberung der Luft auserwählt hatte, und der in Erfüllung seiner Idee den Tod fand. Für den kühnen Mann Zeichen Dankes einer Welt, die diese heldenhafte Forscherarbeit zu würdigen versteht. Wie hat ja der Prophet etwas in seinem Vaterland gegolten. Und so fanden Lilienthals Flugversuche, seine unermüdliche, ernste Erforschung des Vogelfluges, zunächst auch wenig Beachtung bei seinen deutschen Zeitgenossen. Heute sind Otto Lilienthals Verdienste anerkannt und unumstritten. Wie unser Dank dem Toten gilt, so vergessen wir darüber nicht den Lebenden Gustav Lilienthal, den Bruder und engsten Mitarbeiter Ottos! Er, dessen Leben und Interesse mit Otto eng verknüpft sind, der nach dem Tode des Bruders dessen Pläne fortsetzt, der heute als Zweiundachtzigjähriger das Heilige Erbe seines toten Bruders verwaltet, er ist der Berufenste, uns Vergessenes aus des Toten Wirken ins Gedächtnis zurückrufen.

Lilienthalsches Temperament

In Lichterfelde, in kleiner versteckter Straße, in seinem selbstgebauten Hause, lebt er, Gustav Lilienthal, trotz seines hohen Alters rüstig und ungebrochener geistiger Frische. Lilienthalsches Temperament verleugnet sich nicht: Trotz zunehmender Gehörungen, trotz Sprachbehinderung durch einen Unfall mit dem „Schwingenflieger“, dem Flugmodell, an dem Gustav Lilienthal noch heute arbeitet, gönnt er sich keine Ruhe, verfolgt mit Interesse die Fortschritte im Flugwesen, arbeitet unermüdlich weiter an seinem System, aufgebaut auf Beobachtungen und Erfahrungen, die er von frühester Jugend an in Gemeinschaft mit Otto gemacht hat. Geboren sind die beiden Brüder in Anklam (Pommern) im Jahre 1848 und 1849. Früh starb der Vater. Die Mutter, tapfer und klug, erzog unter schwersten Entbehrungen die lebhaften, künstlerisch und technisch begabten Kinder zu kraftvollen, lebensfrohen Menschen. Offene Naturen, frei und unbekümmert um Beifall oder Mißbilligung ihrer Mitmenschen, wuchsen sie auf, unterbreiteten der Mutter manch überraschenden, kühnen Plan, den sie mit gütigen Verständnis nie behinderte.

Meister Langbein als Lehrer

So gewährte sie den zwölf- und dreizehnjährigen Otto und Gustav die Mittel zum Bau einer „Flugmaschine“. Gustav strebte danach, ein „Tetrad“ zu konstruieren. Schwerste Opfer bedeutete das für die Mutter, sie wurden willig gebracht. Andererseits gelang es der energischen Frau, durch straffe Zucht jede Unart zu ahnden und mit der Wurzel auszurotten. „Die meiste Zeit unserer kindlichen Naturstudien“, erzählte Gustav, „widmeten wir unserem Freund Langbein. Oft schlichen wir uns ganz nah an ihn heran. Hierbei wurde uns damals schon klar, das ein Auffliegen gegen den Wind leichter sein müsse als mit dem Wind.“ Diese ersten legten den Grund für die heute noch für uns gültigen Flugtheorien, die später in dem Buche Lilienthals „Vogelflug und Menschenflug“ ihre

Auswertung gefunden haben. Daß die Brüder bei ihren technischen Interessen im humanistischen Gymnasium nicht allzu viele Lorbeeren ernteten, ist verständlich. Otto kam deshalb auf die Provinzial-Gewerbeschule in Potsdam, Gustav auf die Realschule in Anklam. „Nun gingen wir hoch wie die Kirkstöpsel“, erzählt er, „Otto machte das beste Examen und war bald in einer Fabrik tätig. Aber die alte Leidenschaft schief nicht, einen kurzen Aufenthalt in Anklam benutzte er, um mit mir gemeinsam Flugmaschine Nr. 2 zu bauen. Es funktionierte alles tadellos, nur begingen wir den Fehler, nach Fertigstellung die Versuche auf dem Dachboden zu machen. Wie groß die Tragwirkung der Luft unter den Flügeln ist, wußten wir damals noch nicht. Indessen, man hatte Erfahrungen für den nächsten Bau gemacht.“

Der alte Kaiser sah zu

„1867 ging Otto auf die Gewerbeakademie in Berlin. Ich kam 1868 auch dorthin, um mich dem Baufach zu widmen. Wir wurden wahre Virtuosen in billigem Leben. Unsere Wohnung war eine Dachkammer, wir teilten sie mit einem biederen Droschkenkutscher.“ Aber – ihre Versuche setzten sie fort, trotz aller Entbehrungen. Auch Gustavs Tretrad kam nochmal zu Ehren: Unter großem Andrang von staunendem Publikum durchfuhr er häufig am Sonntag die Straßen. „Das war kein Vergnügen“, lächelt Gustav Lilienthal, „auf dem holperigen Pflaster damit zu fahren. Zum Trotz wurde uns aber die hohe Ehre, das Unter den Linden am historischen Eckfenster der alte Kaiser Wilhelm unserem Aufzug mit Interesse nachsah.“

1870 zog Otto in den Krieg, kehrte 71 zurück, beim Wiedersehen mit Gustav waren seine ersten Worte: „Jetzt werden wir es machen“, und die Flugmaschine Nr. 3 entstand. Nach dem Grundsatz der beiden gab's keine „technischen Unmöglichkeiten, und Schwierigkeiten mußten überwunden werden.“ Erneuter Mißerfolg schreckte sie nicht. Otto arbeitete inzwischen als Ingenieur in Webers Maschinenfabrik, Gustav in Oestereich und England als Architekt. Nach erfüllter Berufspflicht wurde gemeinsam weiterkonstruiert. Brieflich teilten sich die Brüder ihre Beobachtungen während Gustavs langer Abwesenheit in Melbourne mit.

Seine Tat lebt.

Jahre vergingen, im Ausland begann, dem Flugproblem Aufmerksamkeit zu schenken. Es gab nicht nur Staunende oder Gleichgültige, sondern es gab auch Gegner der Lilienthalschen Theorie. Unbekümmert setzte Otto seine Flugversuche fort. In der Umgebung von Berlin, auf kleinen Hügeln, flog er mit seinem selbstgebauten Gleitflieger, der ihm zum Verhängnis werden sollte. Unzählige Versuche waren glücklich verlaufen, Flüge bis zu 350 Meter waren Otto gelungen, als das Schicksal seinem heißen Streben ein Ziel setzte. Otto Lilienthal ist tot. Das seine Tat und sein Gedenken in uns leben, danken wir in erster Linie seinem Bruder und Mitkämpfer Gustav!

Käte Stocks.