

# Vom Schreibtisch und aus dem Atelier. Auf den Rhinower Bergen.

Eine Erinnerung an Otto Lilienthal. Von Wilhelm Meyer-Förster.

Digitalisat aus  
dem Archiv des  
Otto Lilienthal  
MUSEUM

**E**s klingelte, und man brachte mir eine Visitenkarte: „Otto Lilienthal“.

Ich kannte den Herrn nicht, hatte nie von ihm gehört. Ich ließ ihn bitten einzutreten.

Das war so etwa im Jahre 1892 oder 1893, ich weiß es nicht mehr genau.

Lilienthal kam herein, gab mir die Hand, nahm Platz und sagte: „Sie haben kürzlich eine Broschüre geschrieben, die mich sehr interessiert hat. Ich komme nun, um persönlich mit Ihnen darüber zu sprechen. Einiges habe ich mir angemerkt, und bitte Sie, mir über verschiedene Punkte noch Auskunft zu geben.“

Er holte eine grüne, der Länge nach zusammengefaltete Broschüre hervor, die ich an ihrer Farbe sogleich erkannte. Sie hieß „Das Zehnpfennigtheater“ und behandelte die Möglichkeit, der großen Menge sehr billige Theateraufführungen zu verschaffen.

Wer dies liest, wird erstaunt sein, daß Lilienthal sich hier mit einer Frage beschäftigte, die weder mit seinem praktischen Berufe als Ingenieur und Fabrikant, noch mit seinen heute so berühmten Flugversuchen das geringste zu tun hatte. Die Lebenstätigkeit eines Mannes von Geist und Energie ist aber schließlich nicht auf ein oder zwei Gebiete festgelegt, — und kurz und gut: Lilienthal war nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch mit dem Theater liiert. Das setzte übrigens auch mich in Staunen, denn der Herr, der vor mir saß, hatte nicht die geringste Ähnlichkeit mit irgend jemand aus dem Dunschkreis der Bühne. Er war groß und schlank, vielleicht fünfundvierzig Jahre alt, gut bürgerlich gekleidet, die Gesichtszüge holzschnittartig derb, und nichts weniger als schön. Nur das Auge war klug, nervös und raffig.

„Sehen Sie,“ sagte er, „diese Idee mit dem Zehnpfennigtheater ist eine sehr gute. Sie ist so gut, daß ich selbst sie ausnützen will.“

Ich war überrascht: „Ausnützen?! Sie?! Wie? Das?“

Denn ich muß hier erläuternd bemerken, daß mein Zehnpfennigtheater als eine vom Staat oder der Stadt zu errichtende Bühne gedacht war, die zwar seitens der Allgemeinheit Zuschüsse erfordern würde, immerhin aber doch nur Zuschüsse sehr bescheidener Art. Das alles war in der Broschüre kalkuliert und durchgerechnet — alles in allem eine rein ideal gedachte Sache.

Nun sprach mein Besucher vom „Ausnützen“.

Er holte ein in schwarze Leinwand gebundenes Notizbuch hervor, zog die festhaltende Gummischnur davon, blätterte darin und sagte: „Denn, sehen Sie, es handelt sich um das Ostendtheater. Sie kennen es?“

Ich kannte es. Es lag — und liegt wohl heute noch — im Osten Berlins in der Frankfurter Allee. Man sah dort Maria Stuart, ging in der lang währenden Pause in den Garten, wo man Karussell fuhr, sah wieder einen Akt Maria Stuart, ging wieder in den Garten, um nach der Scheibe zu schießen, sah endlich Mortimer sterben, und aß dann im Garten bei Illumination und Bierkonzert sein Abendbrot. Heute werden wahrscheinlich nur noch Leute aus dem Berliner Osten dieses Theater auffuchen, aber damals besaß Berlin noch so wenige Bühnen, daß man sich verpflichtet glaubte, auch die bescheidensten von Zeit zu Zeit durchzumustern.

Aus dem schwarzen Notizbuche und Lilienthals Darlegungen ging nun hervor, daß er finanziell an diesem unglücklichen Theater beteiligt war — wie und in welchem Umfange ist mir freilich ganz aus der Erinnerung entschwunden.

„Das Theater geht sehr schlecht,“ sagte er, „es bringt oft nicht soviel Geld ein, daß wir die bescheidensten Speisen decken können. An allen Wochentagen ist es hundeleer, und wenn man einen Platz, der eine Mark kosten soll, in Wahrheit für vierzig Pfennige anbietet, so nußt selbst das nichts. Kein Mensch kommt. Nun las ich Ihre Broschüre, und das ist eine ausgezeichnete Idee. Wir annonciieren, daß jeder Platz ohne Ausnahme zehn Pfennig kostet, das muß unter allen Umständen allabendlich ausverkaufte Häuser bringen. Fünfzehnhundert Plätze geben hundertundfünfzig Mark bar, und wenn man damit auch auf die Dauer kein Theater halten kann, so bringt es uns doch wenigstens Menschen in Haus und Garten.“

„Ja, ja,“ sagte ich, „das mag sein,“ — aber ich war offen gestanden von meines Besuchers Ausführungen wenig entzückt. Ob diese schädigen Aufführungen für fünfzig oder für zehn Pfennige verzapft wurden, war mir sehr gleichgültig, und als Lilienthal, selbst etwas verlegen, auf den Busch klopfte: ob ich vielleicht literarisch oder Gott weiß sonst wie an dem Theater in der Frankfurter Allee mich beteiligen wollte, lehnte ich lachend ab: „Nein danke, danke wirklich.“

Ein paar Wochen später schrieb mir Otto

Lilienthal, er hätte die Angelegenheit durchgeführt und sie ginge vortrefflich. Ich sollte ihm doch den Gefallen tun, einer Aufführung beizuwohnen. Vier Freibillets (à 10 Pfennig) waren beigelegt. Natürlich gingen wir hin, und es war auch sehr nett, das Theater brechend voll, die Darsteller vor diesem gewaltigen Auditorium in Feuer und Flamme und der Applaus unvergleichlich. Schiller hätte als Zeuge dieser Tell-Aufführung sich vielleicht geärgert, vielleicht aber auch nicht.

Nach Schluß der Vorstellung gingen wir, wie das in Berlin so üblich ist, noch in eine Wirtschaft, tranken ein Glas Bier, rauchten eine Zigarre, schwatzten über dies und das.

„Interessieren Sie sich,“ fragte mein neuer Freund unter anderem, „für Flugversuche?“

„Für was —?“

„Ich meine für Fliegen, menschliches Fliegen, Versuche eines Menschen, mit Hilfe von Flügeln durch die Luft zu gleiten.“

„Nun ja,“ erwiderte ich, „gewiß. Wen sollte das nicht interessieren. Ich habe gehört, daß ein Herr hier draußen im Osten von Berlin, ich glaube in Rüdersdorf, solche Versuche unternimmt, aber ich weiß nicht, und habe auch nie gehört, daß sie besonders erfolgreich wären.“

Lilienthal nickte, nannte mir den Namen dieses Herrn, der mir aber wieder entfallen ist. „Ganz recht, er ist mein Konkurrent. Er und ich sind wohl die einzigen Leute, die sich heutzutage mit dem uralten Problem beschäftigen.“

„Ich war sehr erstaunt: „Und Sie glauben, mit diesen Versuchen einmal wirkliche, praktische Erfolge erzielen zu können?“

Er zuckte die Achseln. „Wer will das sagen? Ich habe dem viel Zeit und Mühe geopfert. Interessiert es Sie wirklich, so sende ich Ihnen ein Buch, das ich über das Problem des Vogelfluges geschrieben habe.“

Als er das sagte, war ich zum ersten Male wirklich überrascht. Lilienthal sah eigentlich nicht aus wie Leute, die Bücher schreiben, und als er mir das eben von seinen Flugversuchen erzählte, hatte ich mit der Artigkeit zugehört, die wir derartigen Geschichten entgegenbringen: ein bißchen Sport, ein bißchen Spleen, viel unnütze Zeitverschwendung, in Summa eine kleine Albernheit.

Aber wenn man ein Buch darüber schreibt —? —!

Am nächsten Tage kam das Buch, das dann manches Jahr in meinem Bücherschrank gestanden hat, bis es bei einem Umzuge mit einer großen Kiste anderer Bücher gestohlen wurde. Ich hatte ein dünnes Heft erwartet, etwa von dem Umfange meiner grünen Broschüre, aber es war ein schönes Buch in einem soliden Einbände, in dem klar und verständlich das Wesen des Vogelfluges behandelt wurde.

Vor erst ganz kurzer Zeit, Ende der achtziger Jahre, hatte der Photograph Anschütz

mit Hilfe der eben erfundenen Momentphotographie Künstler und Laien Dinge sehen gelehrt, die das menschliche Auge bis dahin zu beobachten nicht imstande gewesen war. Nun sah man, daß die Beine eines Gauls beim Galopp sonderbar verrenkt sich zusammenschieben, daß der behagliche Spaziergänger bei seiner Promenade Füße und Arme ganz anders bewegt, als die Maler uns bisher glauben gemacht hatten, und daß vor allem der Vogelflug der großen Flieger merkwürdig gebrochene Linien zeigt. Lilienthal hatte in seinem Buche durch Belastung der Flügel und durch außerordentlich komplizierte Rechnungen die Formen und Schwingungen des Vogelflügels ebenfalls in einem ganz neuen Lichte gezeigt. Der Kernpunkt des ganzen Buchs war wohl der, daß der Vogel sich auf zwei verschiedene Arten fortbewegt: durch Flügelschlag und durch Schweben, daß besonders die großen Flieger mittels des Schwebens sich unendlich lange in der Luft halten und daß aller Voraussicht nach das menschliche Fliegen der Zukunft immer nur ein Schweben sein werde. Das ist bis jetzt wenigstens eingetroffen, und das neu gebildete Wort „Aviatiker“ (von avis, der Vogel) darf seinen Namen nur von den großen schwebenden Fliegern herleiten.

Ich las das Buch mit Aufmerksamkeit und war verblüfft, daß mein neuer Freund vom Ostendtheater ein solches Maß von Wissen, scharfer Beobachtungsgabe und mathematischer Gelehrsamkeit entfaltet. Aber von Lilienthals eigentlichen Flugversuchen war in dem Buche nicht viel zu lesen, sie befanden sich wohl noch im Anfangsstadium, — und nach einigen Wochen hatte ich Buch, Lilienthal, Ostendtheater und Flugversuche wieder durchaus vergessen.

Lilienthal aber (der sehr poetische Name paßte nicht recht für ihn, denn er sah aus wie ein pommerscher Grenadier) war treuer als ich, und eines Abends war er wieder einmal bei mir.

„Hätten Sie Lust, morgen mit mir zu kommen und meinen Flugapparat zu sehen? Es ist eine ziemlich weite Reise, eine Stunde mit der Eisenbahn und noch ein paar Meilen über Land, aber die Herbsttage sind so schön, und die Sache wird Sie interessieren. Sie sollen Ihren Spaß dabei finden. Sie haben doch gewiß noch niemand fliegen sehen?“

Ich dachte.

„Sicherlich nicht!“

Und ich dachte bei mir: „Es wird was Rechtes sein, ein paar hopsende Luftsprünge, bei denen man sich Flügel an die Arme schnallt.“

Und so fuhren wir am andern Morgen vom Lehrter Bahnhofe aus ins Westhavelland.

Von Berlin geht eine Eisenbahn westlich über Spandau, Rathenow, Stendal nach Hannover und Köln, und eine andere geht nach Nordnordwest über Spandau, Witten-

berge nach Hamburg. Führt man nun diese letztere Strecke etwa eine Stunde lang, steigt dann aus und geht zu Fuße südwärts, so wird man nach einigen Meilen bei Rathenow wieder auf die hannoversche Strecke gelangen. In dem spitzen Winkel also, den die beiden großen Eisenbahnrouten bilden, lag das Terrain, das sich Lilienthal nach langem Suchen für seine Flugübungen ausgewählt hatte: die einsamen Rhinower Berge. Man wandelt da sozusagen auf historischem Boden, denn am Rhin wurde die schwedische Macht geschlagen und Brandenburg auf seinen großen Weg geleitet.

Das war ein schnelles Reiten vom Rhein  
bis an den Rhin,

Das war ein scharfes Streiten am Tag von  
Fehrbellin.

Am dem kleinen Bahnhofe erwartete uns ein Wagen, wir nahmen in einem Gasthause unterwegs ein Frühstück und fuhren dann südwärts durch Wiesen und Heide land. Nur hatte sich jetzt ein Begleiter uns zugesellt, der auf dem Bock neben dem Kutscher saß, eine Zigarre rauchte, sich um keinen von uns zu kümmern schien und trotzdem eine Hauptperson war. Denn dieser ganz außerordentlich schweigsame junge Mensch war der, welcher die Oberaufsicht über den Flugapparat führte, ihn aus dem Schuppen holte, flüchte, schleppte und zurechtbog, und der meiner Schätzung nach an dem angenehm warmen Herbsttage wohl zwanzigmal die Flugmaschine die Rhinower Berge hinauftrug. Notabene ohne zu schwitzen, denn er war ausgezeichnet trainiert und trotz der schweren Last noch imstande, bergauf seine Zigarre nicht ausgehen zu lassen. Hatte er die Maschine auf dem Gipfel, so übergab er sie seinem Herrn, und kümmerte sich einstweilen nicht mehr darum, setzte sich ins Heidekraut, betrachtete die schöne Aussicht und rauchte. Er war nicht das, was man heute einen Chauffeur-Monteur nennt, diese für Automobile und Luftfahrzeuge gewissermaßen neu erfundene Spezies, eine Art Kreuzung von Kutscher und Maschinenschlosser, aber er war sozusagen eine Vorahnung alles dessen. Die leichten, eleganten Motore, die das Fliegen der Wright, Farman usw. überhaupt erst möglich gemacht haben, gab es damals noch nicht, und Lilienthals Famulus hatte mehr die Aufgaben eines Korbflechters und Segelmachers als die eines Maschinenschlossers auszuführen.

Nun wird man fragen, weshalb Lilienthal einen von Berlin so abgelegenen und völlig einsamen Ort sich ausgewählt hatte, und man mag vielleicht denken, er habe das getan, um möglichst wenig beobachtet zu werden und sein „Geheimnis“ auf solche Weise zu hüten. Aber es galt wahrhaftig wenig, neugierigen Späherblicken auszuweichen, denn zu jener Zeit, die doch noch nicht lange hinter uns liegt, kümmerte sich keine Menschenseele um die paar Leute wie Lilien-

thal und Arnold Böcklin, die Zeit, Geld und Leben an solche unsinnigen Versuche wagten. Auch Jahre später, als Otto Lilienthal bei einem seiner Flugversuche stürzte und starb, hatten die Zeitungen neben einigen Worten des Bedauerns nur ein Achselzucken für die großen Ziele des Toten. Vielleicht sagt man nicht zu viel, wenn man behauptet, daß selbst heute noch sein Name in England, Frankreich und Amerika besser bekannt und berühmter geworden ist als in Deutschland. Das alte Lied vom Propheten und seinem Vaterlande.

„Mein größter Wunsch wäre es,“ so sagte er mir damals, als wir am Abend im Heidekraut lagen, „daß recht viele junge Leute, — möglichst aber nur solche, — sich mit meinem Apparate beschäftigen wollten. Aber ich habe noch nicht einen gefunden, der sich freiwillig dafür interessiert. Ich selbst bin viel zu alt dafür. Wenn man die Bierzig überschritten hat, fehlt einem bei allem guten Willen das Beste: die Elastizität, die jugendliche Kraft, die unermüdlische Ausdauer, und was vielleicht noch wichtiger ist: der Mut. Ich meine da nicht den Mut, der so viel heißt, wie Selbstvertrauen und Festhalten an dem einmal gesteckten Ziele, — ach nein, ich meine einen viel einfacheren Mut, der so viel bedeutet: wie sich nicht fürchten. Oft wenn ich fliegen soll, fürchte ich mich, namentlich wenn der Wind böig ist und ich die weite Fahrt von Berlin hierher doch nicht umsonst gemacht haben will. Die Luft ist dann unberechenbar, und wenn man ihr keine eigene energische Geschwindigkeit entgegensetzen kann, droht sie verhängnisvoll zu werden. Ich bin Familienvater und habe schließlich noch andere Pflichten als für die Menschen das Fliegen zu erfinden. Wäre ich jung und stände ich für mich allein, so hätte ich es vielleicht weiter gebracht.“

Ich schwieg, wußte wenig, was ich darauf hätte erwidern sollen. Aber nach einer Weile sagte ich:

„Sie meinen, daß Ihr Apparat erst durch viele Proben zahlreicher junger Freunde die immer wieder notwendigen Verbesserungen und Neuerungen erhalten kann?“

„Ja, viele sollten mir dabei helfen. Das Fliegen ist der schönste Sport, den ich kenne, und er müßte jungen Leuten immer von neuem Freude bereiten. Es wäre auch durchaus nicht kostspielig, denn mein ganzer Flugapparat, wie Sie ihn da vor sich sehen, ist für hundert Mark zu beschaffen. Stellen Sie sich aber vor, ich wollte einen solchen Verein junger Leute gründen, und es gelänge mir wirklich, eine Anzahl zusammenzutrommeln, was, denken Sie, würde geschehen, wenn einer der vielen jungen Leute dabei verunglückte? Die ganze Verantwortung würde mir in die Schuhe geschoben, und es gäbe einen ungeheuren Skandal. So fliege ich lieber für mich allein und trage nur meine eigene Haut dabei zu Markte.“

Ich habe später oft an den Abend auf



den Rhinower Bergen und an Lilienthals Worte denken müssen.

Nun aber zurück zu unsrer Ankunft und zu der oben gestellten Frage: Weshalb denn eigentlich Lilienthal dieses einsame Gelände sich ausgesucht hatte. Die Antwort ist nicht schwer. Sein Fliegen bestand nur in einem Schweben — wie bei den modernen Aviatikern — und da er keinen vorwärtstreibenden Motor im Rücken hatte, so war sein Schweben nichts anderes als ein schräges Abwärtsgleiten. Will man nun aber abwärts gleiten, so muß man das selbstverständlich von einem erhöhten Standpunkte aus tun. Ein leicht und gleichmäßig abfallender Hügel ist dazu am besten geeignet, denn der Schwebende bleibt immer nur wenige Meter über dem allmählich sich senkenden Boden und kann bei einem unvorhergesehenen Anfall nie allzutief abstürzen. Was den Rhinower Bergen aber ihre ganz ausgezeichnete Eigenart verlieh, war der Umstand, daß sie ohne Bäume und Sträucher, nur mit Heidekraut bewachsen waren und nach allen Seiten gleichmäßig sanft abfielen.

„Und sehen Sie,“ sagte Lilienthal zu mir, als wir oben standen und der Blick ungehindert umhersehweise, „sehen Sie, das ist das Entscheidende: nach allen Seiten kann ich hier fliegen. Ich bin mit meinem Apparat, der ja keine eigene Kraft zur Vorwärtsbewegung hat, ein Sklave des Windes. Woher der Wind kommt, dahin muß ich fliegen. Ich kann nie mit dem Winde, sondern nur gegen ihn vorwärts kommen.“

Ich sah ihn wohl etwas verblüfft an, denn die Theorie der Aviatiker, die bald jedem Schulbuben vertraut sein wird, war für uns damals eine terra incognita.

„Gegen den Wind?“

„Ja,“ sagte er und lächelte, denn dieser Einwand war ihm wohl schon recht oft begegnet, „ich halte mich, von einer Höhe abwärts schwebend, eine Weile in der Luft, weil zwar mein Gewicht nach abwärts drückt, der mir entgegenkommende Wind aber kräftig unter die Flügel faßt, gegen sie drückt (die ein wenig schräg nach vorn in die Höhe gerichtet sind). So drückt mein Gewicht nach unten, der Wind mich aber nach oben, und auf ihm, dem Winde, gleite ich wie auf einer schräg gestellten Fläche abwärts. So machen es alle großen Flieger, und wenn Sie zum Beispiel einen Storch landen sehen, so werden Sie stets bemerken, daß er seine Flügel vorher gegen den Wind gestellt hat und auf dem Winde zur Erde rutscht.“

Heute kann man sagen, daß Lilienthals Flügel sich zu einer Maschine der modernen Aviatiker ebenso verhalten, wie der alte Kugelballon zu einem der lenkbaren Luftschiffe. Beide hatten die Luft zu erobern versucht und beide blieben doch in voller Abhängigkeit vom Winde. Freilich mit dem Unterschiede, daß die Flügel gegen den Wind vorwärts kamen, der Ballon aber mit dem Winde. Beide sind erst frei geworden durch

den Motor, und es bedarf wohl nicht erst der Erwähnung, daß Otto Lilienthal in jenen Tagen auf den Rhinower Bergen dieses Motors der Zukunft mit Schmerzen gedachte. Daß sein Apparat nur durch einen Motor frei werden konnte, hätte nach seinen Auseinandersetzungen damals auch der Einfalligste begriffen.

Es war Mittag geworden, als Lilienthal die Flügel zum ersten Male ergriff und vor meinen staunenden Blicken geradeaus davon schwebte.

Der Wind kam mit angenehmer Brise von Ost, und ohne Eile, groß und majestätisch, schwebte der Flieger ins Land hinaus. Erst weit unten am Fuße des Hügels landete er sanft, und ich stolperte in großer Eile den Abhang hinunter, bis ich die Landungsstelle erreichte. Als Lilienthal mich so außer sich vor Freude sah, war er wohl glücklich. Er lachte über das ganze Gesicht und konnte, während wir den Hügel langsam wieder hinauf kletterten, das herrliche Gefühl dieses Hinabschwebens nicht genug preisen.

Hinter uns ging, immer mit der Zigarre im Munde, der Janulus, der den Apparat trug, und wenige Minuten später — dann noch oft an diesem Nachmittag — flog Lilienthal bald näher, bald weiter, je nach der Stärke des ihn tragenden Windes, in das Land hinaus.

Ganz kurz sei der Flugapparat hier geschildert.

Er hatte nur zwei große einfache Flügel aus Weidengestell und Leinwand, die durch einen festen Holzquerbalken verbunden waren. Die Flügel waren so groß, wie sie — um es ganz einfach zu sagen, — für einen Menschen sein müssen. Im gleichen Größenverhältnis, wie sich die Flügel dem Mittelstück jedes Vogels anpassen. Hinten befand sich noch ein vertikal gestelltes Steuer. Der ganze Apparat war so leicht, daß man ihn aufheben und mit ihm gegen den Wind laufen konnte. Dieses Gegen-den-Wind-laufen ist aber für jeden Flieger notwendig, denn er muß Gegenwind unter die Flügel bekommen, und die großen Flieger unter den Vögeln machen, wenn sie sich vom Erdboden und nicht von einem erhöhten Standpunkte aus in die Luft erheben wollen, immer erst einen Anlauf, der oft recht komisch und ungeschickt aussieht.

Und nun kam der große Augenblick, da Lilienthal ganz unerwartet zu mir sagte: „Wie wäre es: Sie wollen es doch auch einmal versuchen? Eine so gute, ganz gefahrlose Gelegenheit und einen so schönen Mittelwind bekommen Sie nicht leicht wieder.“

„Ja,“ sagte ich und kaute an meiner Zigarre, „offen gesagt und eigentlich, — wahrhaftig, ich glaube, das riskiere ich nicht.“

„Ach,“ erwiderte er, „da ist heute wirklich nicht viel zu fürchten. Der Wind geht ganz ruhig und gleichmäßig, und sehen Sie: Sie nehmen so den Apparat, und sehen Sie: Sie

laufen so gegen den Wind, und der ganze Wiß ist der, daß Sie die Flügel richtig halten.“

„Aha!“

„Immer müssen die Flügel mit ihrer Vorderseite ein ganz klein wenig nach oben gerichtet sein, dann kann der Wind darunter fassen und trägt Sie sicher bergab. Das ist doch ganz klar?“

„Ja, es ist ganz klar,“ sagte ich und gab meine Zigarre dem Famulus zum Aufbewahren, zog meinen Rock aus, packte mit beiden Armen den Verbindungsbalken der Flügel und trat vor.

Die Heide unter den Rhinower Bergen lag noch genau so friedlich und still und nahe wie vorhin, mir aber schien sie unendlich weit gerückt tief unten wie in einem Abgrunde zu liegen.

„Also Gott befohlen,“ dachte ich, „blamieren kannst Du Dich hier nicht, und vielleicht ist es auch sehr schön.“

Ich hörte noch wie jemand hinter mir sagte: „Immer die Flügel hoch halten.“

Und dann lief ich drei Schritt, — — und dann — — ja dann flog ich. Ich hatte keinen Boden mehr unter den Füßen, stützte mich auf meinen Balken und ließ die Beine im freien Weltenraume hängen und stierte geradeaus in die Unendlichkeit des Äthers. Denn ich konnte ja nicht hinuntersehen, weil mir das verboten war. Sieht man hinunter, so hatte auch der schweigsame Famulus zu mir gesagt, dann bückt man sich auch vorwärts und hält die Flügel nicht mehr richtig. — „Sie dürfen das nicht tun.“

Wie lange dieser Flug gedauert hat, wurde erst später durch Messungen festgestellt, mir schien er sehr lange, ich hatte aber in Wahrheit nur eine recht kurze Wegstrecke hinter mich gebracht. Denn zu meiner Schande muß ich es sagen, daß ich „im blauen Raum verloren“ es mit der Angst bekam. Ich hatte das lächerliche Gefühl — und ich erinnere mich dessen noch heute nach sieben Jahren ganz deutlich — daß ich ins Grenzenlose, ins Unbekannte, in ungewisse Fernen, in ungeheure Höhen mich verliere. Ich hatte

nur noch den einen Wunsch: Hinunter! Nur noch das eine Ziel: Die alte treue Mutter Erde!

Und ich beugte mich vor und blickte hinunter, meine Flügel kamen aus der Steifstellung, und im nächsten Moment sausten Flügel und ich mit lautem Krachen kopfüber in das Heidekraut der Rhinower Berge.

Es ist eine alte Erfahrung, daß man bei solchen Unfällen, mögen sie auch noch so schmerzhaft sein, nur erstaunt und nicht erschrocken ist. Wir taten alle Knochen weh, und ich war wohl auch ein wenig betäubt, aber ich glaube, daß ich schon eine Minute später wieder meine Zigarre rauchte und wahrscheinlich über meine Ungeschicklichkeit lachte. Wir sind es von früh auf gewöhnt, gute Miene zum bösen Spiel zu machen, und wie häufig sieht man jemand, der auf belebter Straße ausgeglitten und der Länge nach in den Schmutz gefallen ist, wie er sich lächelnd erhebt und so tut, als ob es sich um einen guten Wiß handele.

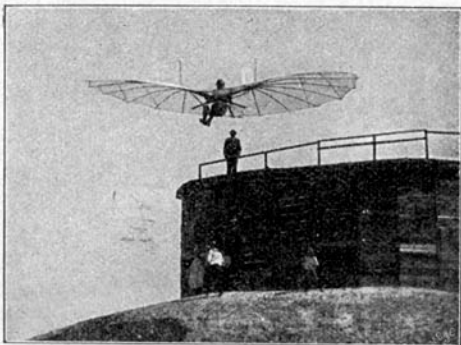
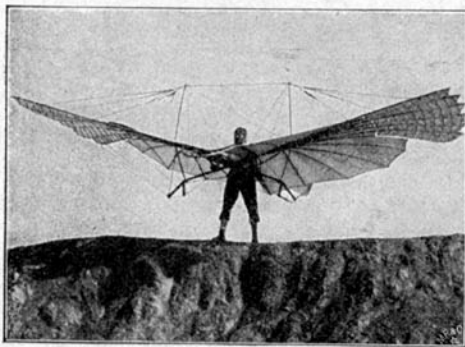
Es war ziemlich spät am Abend, als wir nach Berlin zurückkehrten und uns trennten.

Später habe ich nur noch dreimal Otto Lilienthal getroffen, oder von ihm gehört. Einmal, als er mir mitteilte, daß die Zehn-pennigaufführungen im Ostendtheater demnächst abgebrochen werden sollten; ein anderes Mal, als wir in den Straßen „Benedigs“ auf der Westeisenbahn zu Berlin zusammen Schlittschuh liefen (das ist der schönste Sport nächst dem Fliegen, sagte er) — und das dritte- und letztemal, als ich seine Todesnachricht erhielt.

Wenn man ihm jemals ein Denkmal errichten sollte, so wären die Rhinower Berge dafür der beste Platz. Dort hat Lilienthal die glücklichsten Stunden verlebt, und dort hat er im Sturz den Tod gefunden. Den Fliegern der Zukunft wird es ja nicht schwer fallen, den Einsamen dort zu besuchen.

— — — Wenn ich meinen Kindern von alledem erzähle, so pflege ich immer hinzuzufügen:

„Immerhin war Euer Vater einer der ersten Menschen, die geflogen sind.“



Flugversuche Lilienthals.  
(Nach Momentaufnahmen von Ottomar Anschütz in Berlin.)

