

# Berlin ehrt Otto Lilienthal

## Anklam — Lichterfelde — Europaflug

Morgen wird in Lichterfelde, der Stätte seines Wirkens, ein Denkmal für Otto Lilienthal eingeweiht. Oberbürgermeister Sahm wird dabei die Gedächtnisrede auf den großen Pionier der Luftfahrt halten.

Anklam, die kleine pommersche Stadt, ist, das kann man ohne Uebertreibung sagen, die Wiege der Weltluftfahrt. Dort, in der Karlsburger Heide, versuchten Otto Lilienthal und sein heute noch in Lichterfelde lebender Bruder Gustav den Vögeln das Geheimnis ihrer Flugkunst abzulauschen. Aus Anklam stammt auch jener Postschreiber Stephan, der später als Generalpostmeister 1874 den auffehnerregenden Vortrag hielt, der sich prophetisch mit dem Gebiet „Weltpost und Luftschiffahrt“ befaßte. Als dieses Referat von Stephan im Druck erschien, kam es in die Hände des Grafen Zeppelin, den es, wie er es selbst später sagte, zu seinen gigantischen Plänen der Konstruktion und dem Bau eines starren Lenkluftschiffes anregte. (Und schließlich ist der Festredner, unser Oberbürgermeister, der selbst beinahe schon in die Stratosphäre ragt, auch ein Anklamer.)

Lilienthal, dessen Todestag — er stürzte mit seinem Gleitflugzeug in den Rhinower Bergen ab — sich heute zum 36. Male jährt, ist bei seinen Lebzeiten in seinem Vaterland ein fast Unbekannter geblieben, und es bedurfte erst eines ganzen Menschenalters nach seinem Tode, bis er die Anerkennung auch in der Heimat gefunden hat. Anders war es im Ausland. Am Ende des vorigen Jahrhunderts schrieb der französische Hauptmann Ferber: „... Ich fasse den Augenblick, an dem Lilienthal 1891 seine ersten fünfzehn Meter in der Luft durchmessen hat, als den Zeitpunkt auf, seitdem die Menschen fliegen können.“ Die amerikanischen Brüder Wright, denen der erste Motorflug gelang, haben mit Lilienthalschen Erkenntnissen aufgebaut und Frankreich wiederum ehrte den toten deutschen Meister vor einigen Jahren, indem es der ersten Segelflugschule den Namen „Ecole Lilienthal“ gab.

Nichts zeigt besser die wahre und frei von aller Phrase sich betätigende internationale Luftfahrt-Forschung. Dass dies so geblieben ist, werden wir in diesen Tagen erleben: der Schweizer Piccard, Professor an der belgischen

Universität, wird mit einem deutschen Ballon in die Stratosphäre steigen. Und Ende der Woche beginnt von Berlin aus die größte Flugkonkurrenz, die es gibt, der Europa-Rundflug, an dem sich die Elite der europäischen Fliegerei beteiligen wird. Dass Deutschland diesen Rundflug organisiert, hängt, wie wir berichtet haben, damit zusammen, daß es zweimal bereits den von Frankreich für diesen Wettbewerb gestifteten Ehrenbecher gewonnen hat. Die Piloten werden bei uns eine gastliche Aufnahme finden: Franzosen, Italiener, Engländer, Skandinavier, Rumänen, Tschechoslowaken u. a.

Aber wir müssen leider in den Becher lameradshaftlicher Freude, der die Flieger zu Beginn und am Ende des Rennens vereinigen wird, einen Wermutstropfen schütten. Denn unsere ausländischen Gäste müssen wissen, daß wir erstens immer noch Beschränkungen in der Luftfahrt auf Grund des Versailler Vertrages ausgesetzt sind, und sie müssen ferner erfahren, daß wir unter diesen Hemmnissen in jeder Beziehung leiden.

Uns ist nicht nur jede Militärluftfahrt untersagt, auch der Flugsport wird in wichtigsten Teilen aufs schlimmste gehindert. So darf er in Deutschland durch öffentliche Mittel nicht gefördert werden. Hochwertige Flugzeuge für Wettkämpfe dürfen nur mit besonderer Erlaubnis gebaut werden, sofern die Konstruktion dieser Flugzeuge Jagdflugzeugen ähneln, von denen man in Genf gesagt hat, daß sie überwiegend defensiven Charakter tragen. Personen des Soldatenstandes und der Polizei, die sich privatim im Flugsport betätigen wollen, bedürfen einer besonderen Erlaubnis.

Das ist nur eine Auslese aus den Beschränkungen, die uns hindern, als vollwertige Konkurrenten zu erscheinen. Um so höher, das dürfen wir in aller Bescheidenheit sagen, sind dann die Leistungen der deutschen Luftfahrt zu bewerten. Wir wissen, daß die ausländischen Flieger sich hier und da schon gegen dieses unwürdige, unsportliche und unlameradshaftliche Verhältnis in der internationalen Fliegerei ausgesprochen haben. Leider aber sind sie nicht damit durchgedrungen. Darum müssen wir unsere Forderung auf Gleichberechtigung auch auf diesem Gebiete wiederholen, die wir einmal schon auf die kurze Formel gebracht haben: Piloten, nicht Politiker!

schffr.