

Gleit- und Segelflieger.

— 10. —
Otto Lilienthal † 12. August 1896.

Von Rhinow nach den Stöllner Bergen, den Flughügeln Otto Lilienthals, dem Vorkämpfer des motorlosen Fluges.

Vom Bahnhof Rhinow führt eine kurze Straße bis zum Städtchen Rhinow, eine kleine Ackerbürgerstadt mit ca. 1400 Einwohnern. Gleich hinter Rhinow liegen die Rhinower Berge, die dem Städtchen ein malerisches Gepräge geben. Auf diesen Hügeln führte Otto Lilienthal seine ersten Versuche 1894 aus, bevor er nach Stölln ging. Vom Eisenbahnübergang beginnt die Landstraße nach Stölln. Eine gut gepflasterte Chaussee, die mit schönen, schattigen Kastanien bestanden ist. Zur Rechten ziehen sich kleine Hügelketten, meist unbewaldet, bis nach Stölln hin, zur Linken liegen Koppeln, Felder und eine kleine Schonung, die an der Neustädter Chaussee beginnt und als erstes Dorf Garz berührt, so zieht sich der Weg gleichmäßig nach Stölln hin. Vor Stölln liegt rechts auf einem kleinen Hügel die Mühle Euen, die man schon von Rhinow aus liegen sieht. Vom Weg führt ein kleiner Steig zu ihr hinauf und hat man einen schönen Ausblick sowohl nach Rhinow, Stölln und den Stöllner Bergen, deren Anblick von der Chaussee aus noch verschlossen bleibt, ehe man nicht das Dorf passiert hat. Weiter die Dorfstraße hinauf kommen wir am Gutshof vorbei, dem gegenüber ein alter Dorfkirchhof liegt. Alte Gräber mit Inschriften und altertümlichen Ornamenten, eigenartige Grabsteine, die mit Efeu und Blattpflanzen überwuchert sind, geben dieser Stätte der Ruhe eine gewisse Romantik. Hinter der Kirche liegen die Ahnengräber der Familie v. d. Hagen, denen das Gut und Stöllner Berge noch heute gehören. Das Dorfkirchlein ist im Stile der märkischen Kirchen gebaut.

Wieder zurück zur Straße kommen wir an den Kreuzpunkt zweier Chausseen, die zur Rechten führt nach Neustadt a. d. Dosse, die links nach Friesack. Die letztere führt nach den Stöllner Bergen, die auch „Golmberge“, hier landläufig, genannt werden.

Am Wege liegen noch einige Häuschen, auch die Dorfschmiede und Stellmacherei, dann führt eine schattige Chaussee im Bogen bis zum Fuße der Berge. Weidengebüsche, Pappeln und anderer Laubbestand steht dicht am Bergfuße, auch Kieferngebüsch ziehen sich um die weit sich ausdehnenden Berge. Die Berge selbst sind unbewaldet, ab und zu vereinzelte Birken oder niedrige Tannensträucher. Der Boden ist dicht mit Heidekraut bewachsen und weht zur Blütezeit ein angenehmer, aromatischer Duft.

Wir besteigen des Berges höchste Erhebung, weit breitet sich unter uns das Land aus. Stölln, Rhinow und die umliegenden Ortschaften liegen wie auf einer Landkarte ausgebreitet. Endlich haben wir die Bergspitze erreicht (110 m), wo sich Birkenbäume im Winde rauschend auf und nieder beugen. Tief hebt sich die Brust, wenn die Luftwogen den Abhang hinaufjagen und kommt einem hier der Gedanke, wie wunderbar das Gefühl wäre, wie ein Vogel von oben herab ins Land hinauszuschweben.

Heller Sonnenschein und klarer, blauer Himmel begünstigen die Fernsicht, und so können wir in der Ferne die Naucener Funkentürme und, wenn man die Friesacker Chaussee verfolgt, die Friesacker Kirchturmsspitze sehen (16 km). Hinter uns hinab geht es in einen Talkessel, in dem sich im Hintergrund ein Tannengehölz befindet. Zur Rechten liegt eine gleich hohe Erhebung, von der Lilienthal seine Flüge ausführte, und zwar seinen Start meist nur von halber Höhe des Berges aus in Richtung des Dorfes Neuwerder.

Die Erinnerung schweift in die 90er Jahre. Welche Gedanken haben wohl jenen Mann hier so tief bewegt, in dieser Abgeschlossenheit seine Versuche auszuführen? Die Natur, die ihn hier umgab, hat ihm sicher auch noch hier die nötige Begeisterung und Ideen gegeben. Eben schwebt eine Schar Stöber ohne Flügelschlag vorüber, nur ab und zu Lockrufe ausstoßend. In Kreisen schrauben sie sich höher. Auf und nieder segelnd, bis sie unserem Auge entschwunden sind.

Otto Lilienthal war am ³24. Mai 1848 zu Anklam geboren (evangelischer Religion). Beschäftigte sich vom Jahre 1889 mit dem Problem des Vogelfluges und begründete die Schule des persönlichen Kunstfluges. Von seinen Schülern seien erwähnt: Archdacoen, Buttenstedt, Chanute, Herring, Nimführ, Pilcher, Voisin, Wels, Wirght, u. a. Führten auch Major v. Tschudy, General Kehler und Merker Gleitflüge auf dem Lilienthal-Gleiter aus. 1890 baute er seinen ersten Gleitflieger, 1891 machte er seine ersten Gleitflüge und setzte diese 1894 wieder fort. — Bei einem Gleitflug von den Stöllner Bergen stürzte er am 10. August 1896 ab und blieb mit gebrochenem Rückgrat liegen. Er starb in der Nacht zum 11. August. Bemerkenswert ist, daß dem kühnen Flieger gerade die Verletzung den Tod gebracht hat, gegen die er schon lange vergeblich nach einem geeigneten Schutze suchte. Wiederholt hatte er erklärt, daß besonders sein Rückgrat gefährdet und dieser Mangel noch ein schwacher Punkt seines Apparates sei.

Der „Berliner Lokal-Anzeiger“ schreibt über eine Szene beim Begräbnis Otto Lilienthals am 14. August 1896:

Als der Geistliche, der wiederholt der Flugversuche des Verstorbenen gedachte und ihn mit dem Sohn des Dädalus verglich, da flatterte plötzlich ein schwarzer Schmetterling, „ein Trauermantel“, munter und gefahrlos über dem Sarge hin und her, als wollte er seine Flugfertigkeit im Angesicht des Toten noch besonders beweisen.

Der Lilienthalsche Gleitflieger hatte zwei große, einfache Flügel aus Weidengestell und Schirtingbespannung, die durch einen festen Querbalken verbunden waren. Hinten befand sich ein Höhen- und Seitensteuer.

Seinem Andenken wurde im Jahre 1911 in Groß-Lichterfelde ein Denkmal errichtet, jedoch befindet sich an seiner Absturzstelle in Stölln kein Erinnerungsstein, nur ein Haufen Feldsteine.

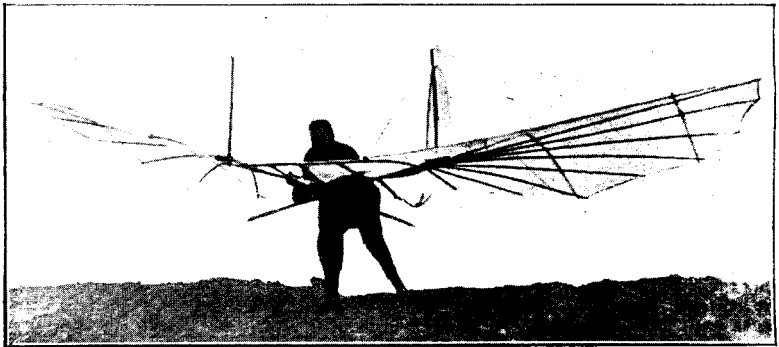
Im Deutschen Museum in München und in Anklam, i. Pom., seiner Geburtsstadt, sind Gleitflieger seiner Bauart ausgestellt. Der Apparat hatte 14 bis 15 qm Fläche bei einer Spannweite von 7 m. Gewicht, Person und Apparat, 100 kg, der Gleiter allein 20 kg.

Otto Lilienthal schreibt in seinem Buch „Der Vogelflug“, Oldenburgischer Verlag:

„Die Luft ist das freieste Element, sie läßt die freiesten Bewegungen zu, und die Bewegungen in ihr gewähren das größte Entzücken sowohl für den Fliegenden selbst als auch für den Zuschauer.

Kraft und Gewandtheit, Mut und Entschlossenheit können nirgends solche Triumphe feiern, wie bei diesen gigantischen Luftsprüngen, in denen der Flieger sein Flugsegel haushoch über den Köpfen der Zuschauer dahinführt.“ --

Aus allem sieht man, wie beliebt Otto Lilienthal war, wie hingerissen er für seine Sache gewesen sein muß, alle Schwierigkeiten nehmend, ohne Rücksicht persönlicher Interessen. In Stölln erzählte



Der Gleitflieger Hans Richter beim Start mit einem Original Otto Lilienthal-Gleitflieger (Type 1896) im Jahre 1924

man mir, was für ein prächtiger Mann er war. Die Berge bestieg er trotz seines Alters mit ziemlicher Schnelligkeit und kämpfte auch im Sturm unermüdlich gegen den Wind.

Am 20jährigen Todestag des Altmeisters der deutschen Flugkunst führte der Autor des Almanach (am 10. August 1916) einige kühne Gleitflüge von der höchsten Spitze der Stöllner Berge zu Ehren Lilienthals aus (Flüge bis 300 m Länge).

An einem Abend beobachtete ich den schönen Sonnenuntergang mit dem Stellmacher Beutler aus Stölln, der damals Lilienthals Todessturz miterlebt hat. Er erzählte mir nochmal die Geschichte von dem bedauerlichen Unfall.

„Lilienthal war ein rüstiger Mann, der bei seinen Versuchen vorsichtig zu Werke ging, er kam öfter nach diesen Bergen, meistens mit einem jüngeren Gehilfen namens Seiler, der auch öfter flog und manchmal noch weiter kam als er selbst, durch sein geringeres Gewicht. Er flog die erste Zeit in den Rhinower Bergen, da aber dort zuviel Zuschauer waren, führte er die anderen Flüge auf dem Golmberg aus. Am 10. August war er auch wieder hier, aber allein. Es war ja immer sehr beschwerlich, hierher zu gelangen. Damals fuhr die Kleinbahn

nicht, und so brachte er die großen Flügel auf einem Leiterwagen heran. Es herrschte kein starker Wind an diesem Tage. Ich war mit einigen Leuten aus dem Dorf mit auf den Berg gegangen, da wir auch gerade am Berg zu tun hatten, wo unser Feld liegt. Den Apparat machte er auf dem Hügel flugfertig. Er flog dann von dem ca. 15 m hohen Hügel, der nach der Hamburger Chaussee liegt, ab. Der Apparat stieg schnell vom Hügel hoch, legte sich plötzlich nach hinten zurück und fiel, dann sich überschlagend, blitzschnell zur Erde. Wir liefen schnell herzu und bemühten uns um ihn, doch Lilienthal war bewußtlos und sprach auch später nichts mehr. Auf einem Wagen fuhren wir ihn dann vorsichtig fort. Der Apparat war sehr wenig beschädigt, der Bügel, der zum Steuerzeug führte, war gebrochen, was wahrscheinlich der Grund des Sturzes war.

Seitdem ist keiner mehr hiergewesen, der Gleitflüge ausführte, wie Lilienthal, außer Ihnen und Dr. Geest."

Vom ersten Aviatiker.

Eine Erinnerung an Otto Lilienthal.

Von Wilhelm Meyer-Förster, Berlin.

Es 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 Aehnlichkeit mit irgend jemand aus dem Dunstkreis der Bühne. Er war groß und schlank, vielleicht fünf- undvierzig Jahre alt, gut bürgerlich gekleidet, die Gesichtszüge holzschnittartig derb und nichts weniger als schön. Nur das Auge war klug, nervös und rassig.

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

Ich war überrascht: „Ausnutzen?! Sie?! Wieso 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 „Ausnutzen“.