

Zu dem tragischen Ende des Ingenieurs Otto Lilienthal wird uns von einem Freunde des Erfinders geschrieben: „Mit dem so jäh dahingerafften ist nicht nur ein Mann von ausgezeichneten Charaktereigenschaften uns entrissen, sondern zugleich ein idealer, erfindungsreicher Kopf, der sein ganzes Leben in den Dienst seiner Lieblingspläne stellte. Schon von Jugend auf hatte ihn das Problem des Fliegens beschäftigt; er war zu der Erkenntniß gekommen, daß die Lösung nur auf der Grundlage des Vogelfluges angebahnt werden könne. So beobachtete, studirte und untersuchte er Jahre lang in wissenschaftlich exakter Weise das Wesen des Vogelfluges. Die Frucht dieser Studien war das bahnbrechende Werk „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“. Die praktischen Versuche Lilienthal's sind weltbekannt, die angeeistenen Fachschriften, wie z. B. der Prometheus, brachten wiederholt instructive Darstellungen seiner Experimente. Lilienthal wollte das Problem nicht mit einem Schlag lösen, sondern vorsichtig Schritt für Schritt vorwärts gehen. Er hatte es in dem Schwebeflug zu einer erstaunlichen Meisterschaft gebracht. Wer ihn, wie der Schreiber dieser Zeilen, wohl hunderte von Malen aus der Höhe herabkommen sah, konnte niemals annehmen, daß der mutige Mann einst bei diesen Versuchen das Leben einblitzen würde. Die eigentliche Ursache des Unfalles ist in der That nicht hinreichend aufgeklärt. In den letzten Jahren suchte Lilienthal vom Schweben und Segelfluge zu Flügelschlägen unter Benützung eines Motors überzugehen. Er benutzte vier verschiedenartige Flügel, die ein Gewicht von je 40 Pfund besaßen. Da er selbst etwa 160 Pfund schwer war, so mußte die Luft 2 Centner tragen, ein Gewicht, das nach Einführung des Motors auf etwa 3 Centner gesteigert werden sollte. Lilienthal hatte die Genugthuung, daß seine Versuche die Anerkennung der zuständigen Kreise fänden; vor einigen Jahren erklärte der Physiker Prof. Boltzmann auf dem Naturforschercongress in Wien, daß Lilienthal als Erster zu einer exacten und gelungenen praktischen Lösung des Flugproblems gelangt sei. Im Deutschen Verein zur Förderung der Luftschiffahrt nahm der Verstorbene eine angesehene Stellung ein; er gehörte seit Jahren neben den Professoren Alzmann und Müllenhoff dem Vorstande und dem Redactions-Ausschuß der Zeitschrift für Luftschiffahrt an. Zu Groß-Lichterfelde, wo er eine Villa besaß, hatte er in der Nähe der Ziegelei des Bauvercins einen Bergkegel sich herrichten lassen, der die Höhe eines vierstöckigen Hauses erreicht. Prof. Arnold Böcklin, der sich ebenfalls flugtechnischen Studien mit Vorliebe widmete, besuchte ihn dort einmal und rief beim Anblick des Hügels: „Das ist ja der reine Aetna.“ Seltsam ist es, daß ein Boulevardblatt, der Petit Parisien, den Tod Lilienthals schon vor — zwei Jahren gemeldet hatte. Das Blatt brachte damals ein Sensationsbild unter dem Titel: „L'homme volant — une expérience tragique.“ Die Darstellung war angeblich nach einer Photographie (!) hergestellt. Man sah den Fliegenden, wie er, mit gewaltigen Flügeln versehen, hoch oben in der Luft schwebte und sich mit der Hand am Dachvorsprung eines Hauses festhielt. Tief unter ihm drängt sich auf der Straße eine aufgeregte Menge mit Geberden des Schreckens und richtet angstvolle Blicke auf die drohende Katastrophe! Lilienthal mache sich damals nicht wenig über dieses Sensationsprodukt lustig und meinte scherzend, es sei doch schade, daß man mit dem verlorenen § 11 nicht auch — Holzschnitten zu Leibe gehen könnte. Der Heimgegangene war auch schriftstellerisch sehr veranlagt. In früheren Jahren hatte er ein Volksstück aus dem gewöhnlichen Leben verfaßt, das unlängst unter einem anderen Namen im „National-Theater“ in Scene ging und vom Publikum sehr günstig aufgenommen wurde. Lilienthal besaß eine Fabrik für gefahrlose Dampfkessel, Dampfmaschinen und schmiedeeiserne Riemenscheiben, die er zu großer Blüthe gebracht hatte.