

Original: Akten 452 Sammlung Feldhaus

Transkription: Otto-Lilienthal-Museum

VDI-Nachrichten

18. Februar 1931

„Die Lilienthals“

Frau Anna Lilienthal hat, zugleich im Namen ihres Mannes Gustav Lilienthal, ein Büchlein erscheinen lassen, in dem sie in sehr ansprechender Darstellung dem Leser die beiden Brüder Lilienthal menschlich näherbringt und damit eine vorhandene Lücke ausfüllt¹⁾. Die Erzählung bringt wenig technische Einzelheiten, dafür aber steht sie in wesentlichen Punkten im Widerspruch mit den Ausführungen des Unterzeichneten über Otto Lilienthal, die vor einiger Zeit in den VDI-Nachrichten veröffentlicht worden sind (Nr. 29 und 33/1929). Bei dem großen Interesse, das der Person Otto Lilienthals und dem Anfange der Fliegerei entgegengebracht wird, scheint es notwendig, die wesentlichsten Widersprüche aufzuklären.

Der Unterzeichnete hat in den Jahren von 1894 bis 1896 als Ingenieur und flugtechnischer Mitarbeiter mit Otto Lilienthal eng zusammengearbeitet und ist genau über seine Ansichten und Absichten unterrichtet. Zunächst muß er Einspruch gegen die weitverbreitete Auffassung erheben, daß die beiden Brüder bis zu Ottos Tode in der Fliegerei so eng zusammengearbeitet haben, daß sie voneinander garnicht zu trennen sind. Es sind mehrere Zeugen dafür vorhanden, daß Otto ungefähr seit dem Jahre 1890, als er nämlich mit den praktischen Flugversuchen begann, ohne Mitwirkung seines Bruders gearbeitet hat. Am Bau der Flugzeuge hat Gustav jedenfalls nicht mitgewirkt, und er war auch nur ganz selten beim Fliegen zugegen. Aus den dann geführten Gesprächen war auch kein Zusammenarbeiten erkennbar. Diese Feststellung, die auch durch die Angabe des Buches auf S. 75 gestützt wird, wo gesagt ist: „selbst das alte brüderliche Vertrauen schien getrübt“. Ist für das Verständnis der nachstehenden Ausführungen wichtig.

Aus der Erinnerung des Unterzeichneten an das tägliche Beisammensein mit Otto Lilienthal kann er mit unbedingter Bestimmtheit behaupten, daß die Buchangabe (S. 75), wonach die sorglose Unbefangenheit bei Otto in der letzten Zeit nur noch selten durchgebrochen wäre, nicht zutrifft. Otto war bis zum Tode der fröhliche und Frohsinn um sich verbreitende Mensch. Selbst als er mit gebrochenem Rückgrat auf dem Sterbebette lag, begann er bald nach Wiederkehr des Bewußtseins, nachdem ihm die Einzelheiten seines

¹⁾ „Die Lilienthals“ (Aus der Sammlung „Wege der Technik“) von Anna u. Gustav Lilienthal. Stuttgart und Berlin 1930, J.G. Cotta'sche Buchhandlung Nachf., 127 S. m. Abb., Preis 2,80 RM.

Absturzes erzählt worden waren, vor sich hinzupfeifen und mit den Kindern des Gastwirtes zu scherzen.

Auch die Angabe, daß ihn in der letzten Zeit pekuniäre Sorgen gedrückt haben, die in seiner Beteiligung an dem Theaterunternehmen seine Ursache hatten, halte ich für unzutreffend. Gerade im letzten Geschäftsjahre hatte seine Fabrik so hohe Umsätze und einen so hohen Reingewinn (die damaligen Bilanzen sind noch vorhanden), daß ihm die Theaterunkosten keine ernstliche Sorgen zu machen brauchten.

Da Otto Lilienthal auch der erste Mensch war, der mit einem motorisch angetriebenen Flugzeuge

geflogen ist, so hätte erwartet werden können, daß das Buch diese wichtige Tatsache gebührend behandelte. Anstatt dessen findet man über das Motorflugzeug auf S. 82 aus der Feder Gustavs nur einige wenig sagende Angaben, nämlich: „Wir wollten nun Versuche mit einem Schlagflügelapparat machen, dessen Flügel mittels Kohlensäure-Motors angetrieben werden sollten. Ohne einen solchen Antrieb war dieser Apparat schon versucht worden, der Motor bedurfte aber noch einer Verbesserung.“ Da Gustav bei diesen Motorflugversuchen niemals zugegen war, konnte er aus eigenem Wissen auch wohl nicht ausführlicher darüber berichten, und deshalb schildert er offensichtlich den Zustand beim Beginn der Versuche. Der Unterzeichnete hat aber in den VDI-Nachrichten sehr eingehend diesen Apparat und die damit gemachten Versuche geschildert und einen Abdruck damals auch der Familie Gustav Lilienthal zugestellt.

Dann ist als Ansicht Gustavs auf S. 82 gesagt: „Die schon seit drei Jahren betriebenen Gleitflüge konnten m. E. keine besseren Resultate mehr erzielen“ und weiterhin schildert Frau Lilienthal auf S. 83 eine Unterhaltung: „Man besprach die Notwendigkeit, die Fahrten nach Stölln aufzugeben. Seines Bruders wissenschaftlicher Begründung stimmte Otto bei.“ Diese Ausführungen können unmöglich die Ansichten Ottos wiedergeben. Gerade am gleichen Tage hatte Otto dem Unterzeichneten seine Idee des zwangsläufig betätigten Höhensteuers erklärt und dabei ausgesprochen, daß er mit diesem Steuer einen großen Schritt weiterzukommen hoffe und daß er deshalb an allen seinen Flugzeugen anbringen wollte. Das neue Steuer mußte natürlich praktisch erprobt werden, und Otto hätte sich sicherlich nicht überreden lassen, von der Erprobung Abstand zu nehmen. Verunglückt ist er übrigens am nächsten Tage mit einem Flugzeuge,

[2]

das dieses Steuer noch gar nicht einmal besaß.

Auf S. 87 steht dann, daß dem Flugtechniker Igo Etrich, der ein Lilienthalsches Gleitflugzeug kaufen und mit Gold aufwiegen lassen wollte, gesagt worden wäre, daß das Unglücksflugzeug in der Fabrik Köpenicker Straße eines Tages wegen Raummangels verbrannt worden sei, und daß „wir“, d.h. Gustav und Anna Lilienthal daran unschuldig seien. Hiernach sieht es so aus, als wenn der Unterzeichnete, der damals technischer Leiter der Lilienthalschen Fabrik war, von sich aus die Verbrennung angeordnet hätte. Das trifft aber nicht zu. Der einstige Flugzeugmonteur Otto Lilienthals, namens Paul Beylich, will bezeugen, daß Gustav gleich nach dem Tode Ottos als Testamentsvollstrecker den Auftrag erteilt hat, alle in der Fabrik noch vorhandenen fertigen und halbfertigen Flugzeuge zu verbrennen. Wegen Raummangels war diese Maßnahme kaum erforderlich, denn bisher war ja reichlich Platz zum Bauen der Flugzeuge gewesen, und zum Aufbewahren konnten die Apparate nach Lilienthalschem Patent nach Art der Vogelflügel zusammengeklappt werden und benötigten dann sehr wenig Raum.

Die beiden Brüder waren in ihrem Wesen und auch in ihren Werken erheblich voneinander verschieden. Dies offenbart sich u.a. darin, wie sie sich das erste Motorflugzeug dachten. Während Otto im Jahre 1896 ein Motorflugzeug herstellte, das zusammen mit einem Motor, der für kurze Zeit 3 PS leisten konnte, etwa 35 kg wog, hat Gustav 30 Jahre später ebenfalls ein Motorflugzeug mit schlagenden Flügeln und 3,5 Ps-Motor gebaut, das aber nach den Buchangaben auf S. 8 ein Gewicht von 375 kg hatte, also zehn mal so schwer.

Paul Schauer, Berlin-Zehlendorf