Transkription des Artikels „Otto Lilienthal. Zur 80. Wiederkehr seines Geburtstages“
Id: 18483

Original: Berliner Tageblatt

Transkript: Otto-Lilienthal-Museum

Otto Lilienthal.

Zur 80. Wiederkehr seines Geburtstages.

Heute, da die modernen Verkehrsflugzeuge tagtäglich über Stadt und Land ihren Weg nehmen, ist das Fliegen zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Ueber sie hinweg wird allgemein all die Arbeit vergessen, die von den Vorkämpfern für den Menschenflug geleistet worden ist. Ja, leider wird Pionierarbeit sehr schnell vergessen. Das muss auch der grösste Teil unserer Vorkriegsflieger am eigenen Leibe erfahren.

Unsauslöschlich verknüpft mit der Entwicklungsgeschichte des Flugwesens ist der Name Otto Lilienthal. Und wenn sich in diesen Tagen sein 80. Geburtstag jährte, so ist es doch die Pflicht des ganzen Volkes, ja der ganzen Welt, dieses unerschrockenen Vorkämpfers zu gedenken. Am 23. Mai 1848 zu Anklam geboren, befasste er sich schon als Fünfzehnjähriger gemeinsam mit seinem noch heute in Berlin lebenden Bruder Gustav mit Flugstudien. Diese frühzeitigen Anregungen gab ihnen ein märchenhaft geschriebenes Buch des österreichischen Ballonfahrers Graf Zambeccari, in dem dieser in einem Dialog zwischen einem Adler und einem Zaunkönig den Unterschied zwischen dem Fliegen mit Flügelschlägen und dem Segelflug erläutert. Von dieser Zeit an haben sie sich ganz und gar in das Problem des menschlichen Fluges vertieft. Lange Studien an all den grossen Seglern der Lüfte gingen voraus, bis die beiden Brüder die ersten praktischen Versuche in bescheidenen Umfange vornahmen. Um sich vor Hänseleien und Neckereien ihrer Kameraden zu bewahren, nahmen sie all ihre Arbeiten in aller Stille und Einsamkeit vor. Mit den ersten Modellen mussten sie bald einsehen, dass der fliegende Vogel von Menschenhand nicht einfach nachgebildet werden kann. Sie kamen immer wieder zu neuen Erfahrungen und Erkenntnissen, die sie in ihren folgenden Arbeiten entsprechend verwerteten. Zunächst waren ihnen lange Zeit aber keine positiven Erfolge beschieden. 1867 wurde bereits der Bau des dritten Flugzeuges begonnen und bei jedem weiteren neue Momente versucht. Den ganzen Versuchen lagen ebene Flügelflächen zugrunde. Nach langer Arbeit machten sie dann die Entdeckung der aerodynamischen Vorzüge der gewölbten im Vergleich zur ebenen Fläche. Diese bildete dann auch die Grundlage für ihre weiteren Forschungen und Versuche.

Wichtig für die Versuche war auch die Geländefrage. Meistens ergaben die Versuche die Unzweckmäsigkeit des betreffenden Geländes, so dass sie sich fortwährend nach anderen, günstiger gelegen Stellen umsehen mussten. Bei dem Dorf Derwitz, auf der Strecke nach Magdeburg, bei Lichterfelde, bei Werder, bei Südende und bei Rathenow führten sie ihre Flugversuche durch. Es war damals im Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, als ihnen „Flüge“ von einigen zwanzig und dreissig Metern geglückt waren. Dicht bei Lichterfelde hatten sie einen 15 m hohen Absprunghügel aufschütten

lassen, der aber ebenfalls sehr bald nicht mehr für die weiteren Versuche geeignet war. Auf der Suche nach besserem Gelände fanden sie dieses in den Stöllner Bergen bei Rhinow. Hier konnten die Flugversuche nun weiter fortschreiten. Aber eines schönen Tages, am 9. August 1896, wurden sie durch einen folgenschweren Unfall abgebrochen, der die ganze Fliegerei in Deutschland zunächst wieder zum Stillstand brachte. An diesen Tage wurde durch einen heftigen Windstoss das Gleitflugzeug zu Boden gedrückt. Otto Lilienthal brach einen Halswirbel. Am folgendem Tage, dem 10. August, erlag er seiner schweren Verletzung, nach dem kurz zuvor seine letzten Worte „Opfer müssen gebracht werden“ waren. So ist er für die grosse Idee des Menschenfluges dahingegangen, mitten in seiner Versuchsarbeit, die ihn gerade zu dieser Zeit am wenigstens hat entbehren können. Damals noch verhöhnt und ausgelacht, hat man erst später den Wert der Lilienthalschen Arbeiten erkannt.