78. Allgem. Zeitung, Königsberg i. Pr.

* Berlin, 12. August. [Das tragische Ende des Ingenieurs Otto Lilienthal] wird in weiten Kreisen lebhaft beklagt. Schon von Jugend auf hatte ihn das Problem des Fliegens beschäftigt. Die Frucht seiner Studien war das Werk „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst." Die eigentliche Ursache des Unfalles ist nicht hinreichend aufgeklärt. In den letzten Jahren suchte Lilienthal vom Schwebe- und Segelfluge zu Flügelschlägen unter Benutzung 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 zwei Zentner tragen, ein Gewicht, das nach Einführung des Motors auf etwa drei Zentner gesteigert werden sollte. In Groß-Lichterfelde, wo er eine Villa besaß, hatte Lilienthal in der Nähe der Ziegelei des Bauvereins einen Bergkegel sich herrichten lassen, der die Höhe eines vierstöckigen Hauses erreicht. Der Maler Arnold Böcklin, der sich ebenfalls flugtechnischen Studien mit Vorliebe widmet, besuchte ihn dort einmal und rief beim Anblick des Hügels: „Das ist ja der reine Aetna." In früheren Jahren hatte Lilienthal ein Volksstück aus dem gewerblichen Leben verfaßt, das unlängst unter einem anderen Namen im Nationaltheater in Szene ging. Lilienthal ging von der Ansicht aus, daß es ganz unmöglich ist, sich aus dem Stillstand auf dynamischem Wege zu erheben. Ebenso wie die größeren und schwereren Vögel beim Auffliegen einen Anlauf gegen den Wind nehmen müssen, so hat auch der fliegende Mensch nöthig, vor dem Abfliegen sich schnell gegen den Wind zu bewegen. Das erste Hineinkommen in die freie Atmosphäre bietet auch den größeren Vögeln bereits Schwierigkeiten, und der Mensch, welcher doch fünfmal so viel wiegt als der Kondor, der schwerste fliegende Vogel; hat um so mehr nöthig, besondere Einrichtungen zu treffen, um diesen ersten Abflug überhaupt zu Stande zu bringen. Lilienthal lehnte sich in der Entwickelung des freien Fliegens im Wesentlichen dem Vogelfluge an. Seit vier Jahren war er damit beschäftigt, zunächst die einfachste Art des Fliegens, den Flug ohne Flügelschläge oder den sogenannten Segelflug zu üben. Er bediente sich hierzu einfacher Segelapparate, welche im Großen und Ganzen die Form ausgebreiteter Vogelflügel haben, aus einem mit Shirting bespannten Holzgerüst bestehen und einfach mit den Händen und Armen ergriffen werden um den segelnden Menschen zu tragen. Mit diesen fünfzehn Quadratmeter großen Segelflächen hat sich Lilienthal nach langen vorangegangenen Uebungen von 30 Meter hohen Bergen herabgestürzt und Flüge von mehr als 200 Meter Weite stabil und sicher durch die Luft ausgeführt. Nach diesem ersten Resultat unternahm Lilienthal einen weiteren Schritt zur Entwickelung des freien Fluges, indem er nicht nur mit den unbeweglichen Flügeln von der Höhe herab segelte, sondern nun auch zu wirklichen Flügelschlägen überging. Die hierzu erforderlichen komplizirten und noch manchen Abänderungen unterworfenen Apparate machten es wünschenswerth, in der Nähe von Berlin ein geeignetes Fliegeterrain zu besitzen. Früher war Lilienthal in eine bergige Gegend hinter Neustadt a. D. gefahren, um seine Segelübungen von größerer Höhe zu machen. Jetzt handelte es sich weniger um weite Segelflüge, als um die Möglichkeit, die zum Ruderfluge eingerichteten Apparate in Thätigkeit zu setzen, und dies gab Veranlassung, den Fliegeberg bei Groß-Lichterfelde herzurichten. Dieser Hügel ist genau kegelförmig, damit er nach allen Seiten gleich gut den Abflug gestattet. Seine Höhe beträgt 15 Meter und sein Durchmesser an der Basis 70 Meter. Unter der mit grünem Rasen bedeckten Bergspitze befindet sich ein großer gezimmerter Hohlraum zur Aufbewahrung der Apparate.

[Schluß folgt.]