Tempo Nr. 180
1. Beilage

Digitalisat aus dem Archiv des Otto Lilienthal MUSEUM

Otto Lilienthals Todesflug

Wie ihn sein Monteur miterlebte

Am 10. August wird in Lichterfelde am Karpfenteich der Flughügel Otto Lilienthals als Mittelpunkt eines Ehren-Haines für die deutschen Helden der Luft eingeweiht. Mancher Freund und Vertrauter Lilienthals, der sein Schaffen miterlebt und daran mitgearbeitet hat, lebt noch und

Paul Beylich,
Flugzeugmonteur Otto Lilienthals

weiß von dem Pionier der Fliegerei zu berichten:

Am interessantesten vielleicht Lilienthals Monteur, Paul Beglich, der in Berlin lebt.

„Dicht am jetzigen Lilienthalhügel war mein Vater Schmiedemeister. Ich war am 1. April 1893 aus der Lehre gekommen und fand genug Zeit, den Versuchen des fliegenden Ingenieurs zuzusehen. Da kam eines Tages Lilienthal zu meinem Vater, und sie machten aus, daß ich vom 1. Mai ab bei ihm eintreten sollte, allein mit der Aufgabe, die Flugzeuge zu bedienen. Ich mußte die Maschinen instand halten und auf die Absperrungsfläche des Hügels, in oder aus dem Schuppen bringen.

Zuerst hat Lilienthal nur eine Maschine benutzt, die er dann umbaute, wenn sie seinen Anforderungen nicht mehr genügte. Im Lauf der Zeit aber wurden drei Maschinen gebaut, wenigstens hat er die längste Zeit hindurch drei verschiedene Segelflugzeuge gehabt und auch benutzt: einen Eindecker von 14 Quadratmeter Tragfläche, einen Doppeldecker von 24 Quadratmeter und einen kleinen Eindecker von nur 9 Quadratmeter, „Sturmvogel" genannt.

Der Hügel war damals höher als heute, und oben auf der Spitze befand sich ein Schuppen für die Maschinen. Aber die Seitenwände des Holzschuppens verliefen genau so schräg, wie der Abhang des Hügels, und außen waren sie mit Gras belegt. Oben war eine ganz kleine Plattform, nur wenige Schritt groß. Von dort aus flog Lilienthal mit kurzem Anlauf.

Am Morgen des 9. August 1896 war Lilienthal noch bei einem seiner Freunde, dem Theater-Direktor Max Samst, vorbeigegangen, denn er nahm gern einen seiner guten Freunde mit hinaus. Samst hatte ihn noch gewarnt, weil an diesem Tag selbst in den Straßen Berlins ein etwas stärkerer Wind ging. Lilienthal aber hatte keine Bedenken und war fast etwas ärgerlich, daß sein Freund nicht mitgehen wollte. So fuhren nur wir beide in die Rhinower Berge.

Wir hatten alles gut vorbereitet, und Lilienthal hatte schon drei Flüge hinter sich, mit denen er zufrieden war. Um viertel drei startete er zum vierten Flug des Tages. Der Start ging ohne Zwischenfall von statten, genau wie die anderen Flüge.

Da plötzlich — der Apparat mochte etwa 15 Meter über dem Erdboden sein — kam er ganz unerwartet für eine Sekunde zum Stillstand. Offensichtlich war Lilienthal in ein Luftloch geraten. Er schlenkerte etwas mit den Beinen, um so die Tragfläche etwas zu neigen, gab dem Apparat dadurch aber zu viel Schräglage und schoß ziemlich steil nach vorn hin zu Boden.

Im nächsten Augenblick war ich neben dem Gestürzten, der gleich ohnmächtig geworden war. Er kam bald wieder zu sich, konnte aber kein Glied rühren. Ich, der ich hunderten von Flügen des Meisters beigewohnt hatte, war zu Tode erschrocken, hatte aber doch noch so viel Ueberlegung, ein paar Jungens, die aus der Ferne zugesehen hatten, herbeizurufen, einen zu einem Arzt, einen anderen nach einem Fuhrwerk zum nahen Dorfe Stolln zu schicken. Lilienthal hatte sich schwer am Rückgrat verletzt. Wir brachten ihn dann nach Stolln in das Wirtshaus von Herms.

Ich fuhr noch am selben Abend nach Berlin, um die Angehörigen zu benachrichtigen. Um Mitternacht mußte ich vom Lehrter Bahnhof aus bis nach Lichterfelde zu Fuß gehen. Dort weckte ich die Familie. Gustav Lilienthal und ich fuhren mit dem ersten Frühzug nach Stolln hinaus und brachten den Kranken nach Berlin in die Klinik. Hier ist Otto Lilienthal noch am selben Tag, am 10. August 1896, gestorben.

Oft bin ich damals aufgefordert worden, Lilienthals Arbeiten fortzusetzen, also neue Flugmaschinen zu bauen und das, was ich in den zweieinhalb Jahren gelernt hatte, zu verwerten. Aber ich konnte nicht.

Als Lilienthals „Freund" kann ich mich ja nicht bezeichnen. Und doch habe ich ihm, dem Meister, besonders nahegestanden, weil er keinen Flug ohne mein Beisein unternommen hat, seitdem er mich als Flugzeug-Monteur engagierte."

G. F.