

Lilienthal in Deutschland – Wright in der USA

Zwei Namen, zwei Ausstellungen, zwei Arten des Umgangs mit Geschichte

Zwischen 1891 und 1896 erprobte Otto Lilienthal aus Anklam, später Maschinenfabrikant in Berlin, erfolgreich seine, im Ergebnis langjähriger Studien hergestellten, Flugapparate. Ab 1893 gingen die sensationellen Fotografien des „fliegenden Preußen“, des „Glider King“, des „l'homme volant“ um die Welt. Lilienthal sah „weltumspannenden Luftverkehr“ und „ewigen Frieden“ als Potenziale seiner Erfindung.

Am 17. Dezember 1903 gelang den Gebrüdern Wright aus Dayton/Ohio in der unwirtlichen Abgeschiedenheit der „Outer Banks“, einer unbewohnten Inselkette vor der Küste North Carolinas, der erste erfolgreiche Motorflug. Auch dies geschah nach mehrjähriger intensiver, auf Lilienthals Arbeiten aufbauender Forschung, jedoch bereits mit dem unternehmerischen Ziel eines weltweit verkaufbaren Produkts.

Fernab des Facettenreichtums und der Vielgestalt der technischen Entwicklungen in jener Zeit sind es diese beiden Namen und Ereignisse, die aus der Flugzeuggeschichte deutlich hervortreten. In den letzten Jahren feierten diese Ereignisse und deren Folgen ihr „Centennial“, ihre 100-Jahrfeier: Anlass für Würdigungen in beiden Ländern und weltweit, sowie Gelegenheit zur Reflexion über den Umgang mit Geschichte, dem eigenen und dem anderer Länder.

Aktueller Anlass für den vorliegenden Artikel ist eine Ausstellung des Otto-Lilienthal-Museums im Jahr 2013¹. Die Idee des Museum war es, die beiden Symbole der genannten Entwicklung, ein Wright-Motorflugzeug, wie es ab 1909 in Deutschland produziert wurde² und geflogen ist, und einen Lilienthal-Gleiter in der für diesen Zweck bestens geeigneten und dem Museum zur Verfügung stehenden Taufkirche Otto Lilienthals, der Nikolaikirche in Anklam, zusammenzuführen. Diese Idee war nicht zuletzt das Ergebnis der Veranstaltun-



„Wright A“ und „Kleiner Schlagflügelapparat“ Lilienthals in der Nikolaikirche in Anklam, 2013, Foto: Wittig

gen ähnlichen Inhalts, an denen das Museum in den vergangenen Jahren Gelegenheit hatte teilzunehmen, und die den Zusammenhang beider Namen in den USA und in Frankreich eindrucksvoll feierten.

Besucht man heute die „Outer Banks“, so hat sich die einst verlassene Inselkette zu einer bekannten Ferienregion entwickelt, was der Bewahrung der Geschichte in Museen und Themenparks zusätzlich Vorschub leistet. Aber nicht nur die „Outer Banks“ oder der Küstenkreis Dare County, sondern der gesamte Bundesstaat North Carolina hat sich das „first in flight“ zum Markenzeichen gewählt. Jedes polizeiliche Autokennzeichen des Landes weist auf die Geschichte der Region hin.

Am Ort der ersten Flüge ragt ein National Monument hoch in den Himmel: Die Wanderdünen, einst Areal für die Versuche, sind Nationalpark und ca. 400 000 Besucher zählt das Museum „Wright Brothers National Memorial“ in jedem Jahr. Neben dem Netz der Nationalparks und National Memorials stehen in den USA National Historic Sites und National Battlefields unter bundesrechtlichem Schutz und sind im „National Register of Historic

¹ Die Ausstellung Lilienthal und Wright, Nikolaikirche Anklam 2013, wurde gefördert durch das Land Mecklenburg-Vorpommern.

² Zur Geschichte der Flugmaschine Wright GmbH in Berlin ist eine Publikation erschienen: Werner Schwipps: „Wright in Deutschland“, Otto-Lilienthal-Museum 2013, 124 Seiten, 12,80 EUR.



Polizeiliches Kennzeichen des Bundesstaates North Carolina
Foto: Lukasch

Places“ gelistet.

Mit kostenlosen „official guides“ wird nationale Identität und Geschichte im landesweit (gemeint ist USA-weit) einheitlichen Layout bewahrt und beschrieben.

Über die internationale Anerkennung der Gebrüder Wright hinaus sind die Wrights in den USA Nationalhelden, Inbegriff des amerikanischen Traums: Autodidakten, Macher, Pioniere: „We taught the world to fly“, so versteht man ihr Werk und ihre Leistung. Mit ihrer Kreativität, ihrer selbstständigen und zielstrebigem Arbeit eroberten sie ohne akademische Weihen die Welt. Das ist der Stoff für nationalen Stolz.

Im Jahr 2011 hatte man abermals zu einer Konferenz, zu Ausstellungen und Veranstaltungen auf die „Outer Banks“ geladen, waren die Brüder Wright doch acht Jahre nach ihrem Erfolg zum motorlosen Flug zurückgekehrt und hatten den für zehn Jahre gültigen Rekord aufgestellt, der erst mit der Segelflugbewegung in den 1920er Jahren in Deutschland gebrochen wurde. „Soaring100“ war der Titel der Ausstellung und Konferenz, zu der das Otto-Lilienthal-Museum zum Gastvortrag eingeladen war. „Von Lilienthal zu den Wrights“ war die Tagung überschrieben und auf die Frage des Chairman der Veranstaltung, des Senior Curator der nationalen Wissenschaftsorganisation „Smithsonian Institution“, wer denn schon einmal in Anklam war, gingen zu meinem Erstaunen sie-

ben Hände in die Höhe.

Zurück nach Deutschland: Auch hier war Lilienthal auf dem Weg zum Nationalhelden, verbunden mit den „Flieger-Assen des 1. Weltkriegs“ und mit dem „Volk von Fliegern“, das Deutschland zwei Jahrzehnte später werden sollte. Getilgt war Lilienthals Vision vom Völker verbindenden Menschenflug. Zwar war der Fliegeberg in den 1920-er Jahren verwildert und nur am Fuße jenes künstlichen Hügels, an dem fast alle der sensationellen Fotografien entstanden waren, hielt der Wirt der „Gaststätte am Karpfenteich“ die Geschichte des Ortes mit einer kleinen privaten Luftfahrt-Ausstellung wach.



Lilienthal-Gedenkstätte am Karpfenteich, Berlin-Lichterfelde
in den 1920er Jahren. Archiv Otto-Lilienthal-Museum

Aber es reiften Pläne für „Deutschlands künftigen Fliegerehrenhain: Auf dem Lilienthalberg wird ein

neuer Tempel sich erheben. [...] Dem Andenken unserer deutschen Fliegerhelden von Richthofen und Böelcke sollen zwei Ehrenbänke am Aufgang geweiht sein. Hinter dem Berg ein großes Luftfahrtmuseum, das alles Interessante aus dem Flugwesen der ganzen Welt sammeln und zur Anschauung bringen wird.“ Das Museum entstand tatsächlich, allerdings im Zentrum Berlins: Die riesige „Deutsche Luftfahrtsammlung“ auf dem Ausstellungsgelände der Gewerbeausstellung von 1879 bestand jedoch nur wenige Jahre, ehe sie im Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs unterging. Aber auch der Fliegeberg wurde am 10. August 1932, dem 36. Todestag Lilienthals, als „Otto-Lilienthal-Gedenkstätte“ eingeweiht. Es war ein großes Ereignis mit erlesenen Gästen. Flieger umkreisten den Hügel. „Alle Welt blickt auf Steglitz“, war im Rundfunk, dem neuen Massenmedium, zu hören. In Grußadressen würdigten Vertreter von Wissenschaft, Flugsport, Militär und Politik den ersten Flieger.

Es mögen die großen Brüche in der deutschen Geschichte sein, die unseren Umgang mit ihr so viel unentschlossener, sporadischer und schüchterner machen. Heute sind die meisten Lilienthal-Orte zwar wieder kenntlich, aber jenseits von nationaler Aufmerksamkeit und Ausstrahlung. Ein Denkmal am Teltowkanal unweit seines Wohnortes, 1914 auf Privatinitiative errichtet und seitdem gelegentlich als schönstes je einem Techniker gewidmetes bezeichnet, ist erst jüngst wieder in einen ansehnlichen Zustand versetzt worden. Der Gründungsdirektor des „Deutschen Museums“ in München hat das Zusammenfinden eines Lilienthal-Nachlasses einst zur vordringlichen Aufgabe erklärt und nicht zuletzt hat die Geburtsstadt Anklam Lilienthal 1991 ein Museum gewidmet, welches in den Rang eines „nationalen Gedenkortes“ erhoben wurde und – auf Initiative und in Trägerschaft einer Kleinstadt – versucht, der internationalen Ausstrahlung, die der Name verdient, gerecht zu werden.



1914 auf Privatinitiative errichtetes Denkmal für Otto Lilienthal in Lichterfelde, damals noch nicht Teil Groß-Berlins. Foto: Wittig

In den USA wurde vergleichbare Geschichte zum staatlich gepflegten und unterhaltenen Ausflugsziel gemacht. Übertreiben die Amerikaner oder ist bei uns das Interesse an erlebbarer Geschichte abhanden gekommen? Die Touristenbusse suchen sie, die Orte und Highlights, mit denen sich Städte und Dörfer schmücken in ihren Hochglanzbroschüren. Es sind die Orte, von denen man schon gehört hat und von denen man sagt: „Das schauen wir uns an, wenn wir in der Gegend sind!“: das Brandenburger Tor oder der Kudamm, das Schloss Neuschwanstein, der Kölner Dom oder St. Pauli. Auch

Museen gehören dazu, wie Besucherschlangen vor den internationalen Top-Museen beweisen. Die Highlights aber entstehen aus der Vielzahl der sie umgebenden „Lights“, die gut bestehen können neben den 3-Sterne-Empfehlungen des Reiseführers. Nur aus einer gepflegten Kulturlandschaft können die Highlights herausstrahlen, wenn sie mehr sind als wirtschaftlich orientierte Tourismusbetriebe.

Es sind die spektakulären Bilder der weltbekannten Plätze, Bauwerke und Objekte, die das Bild eines Landes in der Welt prägen, die gedruckt, gesendet oder über alle neuen Medien um die Welt gehen. Deshalb spiegelt das Portfolio der sehenswerten



National Memorial, Kitty Hawk, North Carolina 2011. Foto: Lukasch

Orte auch die Eigenschaft des Landes auf sich, auf Vorzeigenswertes, auf Herausragendes, auf Bemerkenswertes wider. Nicht nur mit Landschaften verbindet man dieses Land, nicht nur mit spektakulären Bauwerken, sondern auch mit Namen, die mit Ereignissen oder Erfindungen, grandiosen und verwerflichen, nachhaltigen und bedeutenden verbunden sind. Vielleicht stehen diese Namen sogar mehr für ein Land als Bauten und Landschaften. Albert Einstein und Robert Koch, Friedrich der Große und Adolf Hitler, Werner von Siemens und Otto Lilienthal. Die Lebensorte und -wege derer, die die Welt veränderten, erzählen viel über die Geschichte und Kultur des Landes ihres Wirkens. Und der Umgang des Landes mit seiner Geschichte erzählt viel über sein gegenwärtiges Selbstverständnis.

Wohin reisen wir in Deutschland auf den Spuren großer Namen? Für Carl Benz, Gottlieb Daimler und Ferdinand Porsche finden wir beeindruckende Gedenkstätten, allerdings sind es Firmenmuseen. Ihre Namen sind zu Konzernmarken geworden.

Der Name „Lilienthal“ hätte weit über das Flugzeug hinaus das Zeug, Botschafter der besten Traditionen unseres Landes zu sein. Ein Multi-Erfinder, Unternehmer aus fast mittellosen Verhältnissen in der aufstrebenden Industriemetropole Berlin. „An allen ernstesten Kulturbestrebungen seiner Zeit interessiert, und dabei von zartem Gemüt“, so konstatiert ein zeitgenössischer Nachruf. Seine kleine, aus den Patenten des Gründers entstandene Fabrik, schreibt mit der Einführung der Beteiligung der Arbeiter am Unternehmensgewinn Sozialgeschichte, der Unternehmer engagiert sich für das Volkstheater, aus dem die noch heute existierende Berliner Volksbühne hervorgeht. Mit seinem Flugzeug verbindet er Visionen: die vom weltumspannenden Luftverkehr und die vom ewigen Frieden und er war tatsächlich „first in flight“. Seine Bilder gingen vor 120 Jahren um die Welt. Ein Mann mit künstlichen Flügeln an seinen Armen, hoch in der Luft schwebend, mit neuester Technik auf Papier gebannt.



Titelblatt der „Aeronautics“ 1894, der als Beilage zum „Ingenieur- und Eisenbahn-Journal“ entstandenen ersten Luftfahrt-Zeitung der USA. Im Heft ist neben dem Leitartikel „The Flying Man“ über Otto Lilienthal die Übersetzung seines Artikels „Die Tragfähigkeit gewölbter Flächen beim praktischen Segelfluge“ enthalten.

Berlin ist die Stadt, aus der das Flugzeug kommt. Das erste Mal in der Geschichte wurde ein Flugzeug in Serie gebaut und verkauft, in der Dampfkessel- und Maschinenfabrik „Otto Lilienthal“ an der Köpenicker Straße mitten in Berlin, nicht weit entfernt vom Alexanderplatz. Wissen das die Berliner? Einige Originale der verkauften Flugzeuge sind erhalten geblieben und zu besichtigen, darunter im „National Air and Space Museum“ in Washington und im „Shukowski-Museum“ in Moskau.

In Berlin hat eine Privatinitiative der Fabrik vor ein paar Jahren ein sehr bescheidenes Denkmal gesetzt. Ihren neuen Großflughafen aber werden die Berliner „Willi Brandt“ nennen.