

## Der Schneider von Ulm

### Späte Anerkennung

Doch Berlinger hat die Dichter und Denker nicht mehr ruhen lassen. Waren es zunächst die Verfasser ignoranter Sportverse gewesen, die sich mit seiner Person auseinandersetzten, dann traten allmählich andere hinzu, welche sich der Tragik des Falles annahmen. Der Ingenieur und Schriftsteller Max Eyth schließlich hat Berlinger in seinem 1906 erschienenen Roman *Der Schneider von Ulm* ein zweibändiges Denkmal gesetzt. Der Untertitel lautet: *Geschichte eines zweihundert Jahre zu früh Geborenen*. Nachdem schließlich Literaten sämtlicher Gattungen, Komponisten und auch Filmemacher den verkannten Schneider rehabilitiert hatten, folgten die Flieger.

Nach einzelnen Beweisen der Tauglichkeit seines Apparates widerfuhr Berlinger 1906 die bisher größte flugtechnische Rechtfertigung: Anlässlich der 175. Wiederkehr des bewussten Datums veranstaltete die Stadt Ulm am Schauplatz des damaligen Geschehens einen Berlinger-Flugwettbewerb. Trotz der bekannt widrigen thermischen Verhältnisse an jenem Ort gelang es schließlich einem Teilnehmer, über die Donau zu segeln. Damit war der Ruf des Schneiders endgültig gerettet, wenn auch für ihn entschieden zu spät.



Berlinger-  
Wettbewerb  
1906



Herausgeber: Stadt Ulm, Zentralstelle,  
Öffentlichkeitsarbeit und Repräsentation 09/2010  
Text: Henning Petershagen  
Bilddokumente: Stadtarchiv Ulm  
Gestaltung: J. Jaus, Grafik-Design, Ulm

### ... und persönlicher Ruin

Berlinger hatte seine Kundschaft und damit seine Existenzgrundlage verloren. Aus einem Stadtgerichts-Protokoll vom 15. Februar 1812 wissen wir, dass er als Regiments-Schneider in den Dienst des in Ulm stationierten Königlich-Chevealeugers-Regiment Nr. 1 trat. Zur Ehrenrettung Ulms sei festgestellt, dass in dem Zeugnis, das Berlinger hierfür benötigte, ihm auch damals noch mehrere sehr angesehene Persönlichkeiten der Stadt bestätigten, seine Profession gut zu verstehen und ein erfinderischer Kopf zu sein. Dass er kein Vermögen habe, ist dem Schrieb ebenfalls zu entnehmen. Daran dürfte sich nichts mehr geändert haben. Berlingers weiteres Elend ist aus diversen Annoncen und amtlichen Protokollen nachzuziehen. Er hat sich dem Nichtstun hingegen, hat sich dann wieder zu einem Neubeginn emporgerappelt, wollte später erneut bei einem Regiment als Schneider dienen, ist aber schließlich als Spieler und Trinker und als „civiliter mortuus“, als gescheiterte Existenz, in die Akten eingegangen. Seine Frau Anna starb 54-jährig im März 1820 an „Abzehrung“.

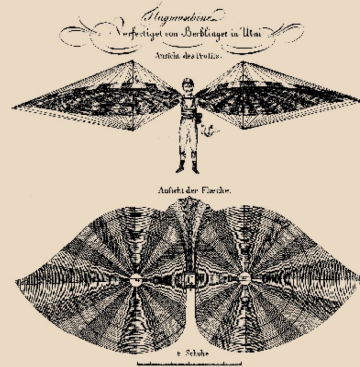
Noch ein zweites Mal versuchte Berlinger einen Neuanfang, bot per Inserat seine Dienste als Schneider und Tapezierer an, wollte sogar Lehrbuben einstellen. 1822 heiratete er abermals. Mit seiner zweiten Frau, die aus der Schweiz stammte, hatte er zwei Kinder, die aber bald starben. Die Not verließ ihn nicht. Als er sonst nirgends mehr unterkam, zog er zu seinem Bruder Daniel in die Hafengasse. Am 28. Januar 1829 starb Albrecht Ludwig Berlinger im Ulmer Spital an Abzehrung. Er war 58 Jahre alt geworden. Wo sein Grab ist, weiß niemand. Sein Flugapparat soll, mündlicher Überlieferung zufolge, noch viele Jahre in einem Haus bei den alten Röhren, nahe des Stadtbades, auf dem Dachboden aufbewahrt worden sein.



### Berlingers Absturz ...

Im Gegensatz zu den Gerüchten, die später in der Stadt umgingen, hatte der König an diese Gabe keineswegs die Bedingung geknüpft, dass Berlinger seinen Versuch wiederholen müsse. Doch der trat tags darauf – der König war bereits abgereist – erneut an, diesmal vor des Königs Bruder, der angeblich weniger verständnisvoll auf Berlingers neuerliches Zögern reagierte als Friedrich. Denn wenn die Flügel jetzt auch repariert waren: Im Gegensatz zum Versuchsgelände am Michelsberg fehlte über der Donau der Aufwind. Berlinger wird das wohl gespürt haben, aber die Gesetze der Thermik waren damals noch unbekannt. Ob er dennoch freiwillig sprang oder ob ihn, wie behauptet wird, ein Polizeidiener gestoßen hat: Berlinger stürzte wie ein Stein ins Wasser, aus dem ihn ein paar Schiffeleute retteten. Die Reaktionen waren gnadenlos – und zwar nicht nur seitens der biederenmiesigen Spieler in Ulm, die ja schon immer gewusst hatten, dass der Mensch nicht fliegen kann. Auch jene, die dem Fortschritt gegenüber offen waren, äußerten vernichtende Kritik, etwa die *National-Zeitung* der Deutschen. Die schrieb einen Monat nach dem Fehlsart über Berlinger: In der That scheint er weder theoretische Kenntnisse, noch mechanisches Genie zu besitzen. Sie berichtete überdies: Er wird mit einer Menge von Spottliedern gegeißelt.

Berlingers Absturz war also nicht nur ein physischer, sondern auch ein gesellschaftlicher. Hatte er eben noch so hohen Kredit genossen, dass man ihn würdig befand, die Stadt mit seiner Darbietung dem König zu empfehlen, so war er von einem Tag auf den anderen in seiner Heimatstadt unmöglich geworden. Der vierfache Familienvater ist damals vermutlich für eine Weile aus Ulm geflohen. Das ist aus einer Annonce seiner Frau zu schließen, die durch Erteilen von Unterricht im Weißnähen wohl den Unterhalt der Familie sichern wollte.



Aufbau der Flügel

Schuh

Der Schneider von Ulm ...

*„D'r Schneider von Ulm  
hat's Fliege probiert,  
No hot'n d'r Deifel  
en d' Donau nei g'führt.“*

So lautet der geläufigste Spottvers auf den Mann, der mit bürgerlichem Namen Albrecht Ludwig Berblinger hieß. Im Umgang mit ihm offenbart sich eine spezielle Ulmer Schizophrenie: Als Ulmer Schneider ist er eine Figur der lokalen Folklore. Die hat ihn nie als Helden der Luftfahrt, sondern stets als abgestürzten Spinner und Witzfigur behandelt. Hingegen ist der Erfinder und Konstrukteur Albrecht Ludwig Berblinger längst rehabilitiert.

Die Wissenschaftsstadt Ulm lobt seit 1988 in regelmäßigen Abständen einen Preis aus zum Gedenken an den Mann, der als erster Gleitflieger in die Geschichte der Luftfahrt eingegangen ist. Der „Berblinger-Preis“ soll Flugzeugbauer in aller Welt dazu anstiften, ihre Kreativität auf Verbesserung der Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Aerodynamik, Bauweise und Wirtschaftlichkeit zu konzentrieren.

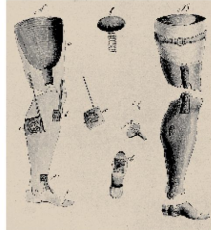
Im Jahr 1996 fand im Namen des Schneiders von Ulm der weltweit erste Wettbewerb mit solarbetriebenen Flugzeugen statt, das „Berblinger-Solar-Vergleichsfliegen“. Und seit 1998 stiftet die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin (DGLRM) alljährlich zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses in ihren Disziplinen den „Albrecht-Ludwig-Berblinger-Preis“.

Wer war dieser Albrecht Ludwig Berblinger? Schneider war er von Beruf, nicht aus Berufung. Geboren ist er am 24. Juni 1770 als siebtes Kind seiner Eltern. Der Vater starb, als Albrecht Ludwig 13 Jahre alt war. Der Bub kam ins Waisenhaus. Es war der Waisenwarter, der auf die Idee kam, ihn in eine Schneiderlehre zu schicken. Berblinger selbst hatte dazu keinerlei Neigung verspürt. Er war vielmehr der Mechanik zugezogen.

... Schneidermeister und Erfinder ...

Wenn das Schneiderhandwerk auch nicht sein Traumberuf war, so war Berblinger darin dennoch recht erfolgreich: Bereits mit 21 Jahren wurde er Meister – vier Jahre vor dem dafür vorgesehenen Alter.

Seine Erfindungsgabe stellte er unter Beweis, als er dem Invaliden Elias Schlumperger buchstäblich wieder auf die Füße half. Diesem Stadtsoldaten hatte im Juli 1807, als die Ulmer Napoleons Sieg in der Schlacht bei Friedland feierten, ein explodierender Böller den Fuß weggerissen. Damals waren als Prothesen noch hölzerne Stelzen üblich. Berblinger aber baute Schlumperger 1808 eine „künstliche Fußmaschine“, die tatsächlich wie ein Bein aussah und – Vorfahrin der heutigen Prothese – sich in den Gelenken bewegte.



Da Ulm von 1802 bis 1810 zu Bayern gehörte, wandte sich Berblinger mit seiner Bitte, sich diese Erfindung autorisieren und sie im ganzen Land bekanntgeben zu lassen, an den bayerischen König.

Die entsprechende Genehmigung hätte in jenen kriegerischen Zeiten, in denen Tausende von Soldaten zu Krüppeln geschossen worden waren, das Einkommen des auch so schon recht erfolgreichen Schneidermeisters gewiss beträchtlich erhöht. Doch der Allerdurchlauchtigste König lehnte ohne nähere Begründung ab.

Womit sich Berblinger in der Folge befasst hat, erfahren wir aus der folgenden Annonce, die er am 28. April 1811 in der „Schwäbischen Kronik“ veröffentlichte.

Ulm, den 24. April. [Neue Flugmaschine] Nach einer unglücklichen Wunde in der Zeit mehrerer Wundstiche, mit Aufsehung einer sehr beträchtlichen Geistesstimmung und mit Abwärtigung eines vollkommenen Schwandens der Vernunft, hat der Unterzeichnete es haben gehandelt, eine Flugmaschine zu erfinden, mit der er in einigen Tagen hier in Ulm seinen ersten Versuch machen wird, an dessen Gelingen er, bedient durch die Gewinne anderer Kaufleute, händiger, nicht im Geringsten zweifeln zu dürfen glaubt. Von dem an ist die Wichtigkeit bis an den Tag bei Berblinger, der nicht der Gewinne in diesen Dingen vorher genau angezogen werden wird, hier im Falle der Glückseligkeit aus anderen Dingen Leben zur Minderst und zur Verfügung aufgestellt. — Berblinger.

... träumt vom Fliegen

Berblinger hatte sich also mittlerweile in den Traum vom Fliegen verhasst, und zwar, wenn man verschiedenen Gewährsleuten glauben darf, mit Erfolg: Mit einem selbstgebasteten Flug-Apparat soll der Schneidermeister am Michelsberg von Gartenhaus zu Gartenhaus geschwehrt sein. Sicher waren es keine großen Sprünge, aber es waren die ersten Gleitflüge in der Geschichte der Luftfahrt. Natürlich war seine Konstruktion keine isolierte Entwicklung. Die Fliegerei lag sozusagen in der Luft, und in Wien hatte bereits der dort ansässige Uhrmacher Jacob Degen mit Unterstützung des Kaiserlichen Hofes und der Wiener Universität Flugversuche unternommen. Berblinger hat mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Degens Flugapparat gekannt, vermutlich auch dessen Form übernommen, dann aber das Prinzip verändert: Wollte Degen sich durch Flügelschlagen in die Lüfte erheben, begnügte sich Berblinger mit dem schlichten Hinabgleiten von einem erhöhten Ausgangspunkt, das später, anno 1896, auch Otto Lilienthal praktizieren sollte – allerdings erfolgreicher.

Berblinger selbst hat keine Konstruktionszeichnung seines Gerätes hinterlassen. Ob der bekannte Stich von Johannes Hans, der Berblingers Flügel von vorn und von oben zeigt, lediglich von den sehr ähnlichen Darstellungen des Degen'schen Fluggerätes abgekupfert ist oder ob er Berblingers Weiterentwicklung naturgetreu wiedergibt, darüber streiten sich die Experten.



Um die Zeit, in der Berblinger seinen ersten Flugversuch starten wollte, sollte der württembergische König Friedrich I. nach Ulm kommen. Man schrieb das Jahr 1811. Ulm war im Jahr zuvor württembergisch geworden und sah nun dem ersten Besuch des neuen Landesvaters entgegen. Was konnte man diesem Spektakulärerem bieten als einen Flug? Also wurde Berblingers Vorhaben auf den Termin gelegt, da der König in Ulm weilte: auf den 30. Mai. Natürlich wollten die Ulmer vor ihrem neuen Souverän glänzen und sich keinesfalls blamieren. Daraus folgt, dass das Gelingen des Fluges als sicher galt. Vermutlich war dafür nicht nur Berblingers guter Ruf als Schneider und Mechaniker ausschlaggebend, sondern es hatten sich wohl auch seine Gleitübungen am Michelsberg herumgesprochen.

Aus den dabei gewonnenen Erfahrungen dürfte Berblinger die Höhe seiner Absprungbasis errechnet haben. Denn auf die Adlerbastei, die sich 12 Meter hoch senkrecht über der Donau erhob, ließ er noch ein 7 Meter hohes Gerüst stellen. Somit wollte er aus 19 Metern Höhe die Donau überfliegen. Bis zum Schwal auf der Insel waren es 54 Meter, bis ans Ufer 64 Meter. Doch als er springen sollte, wurde er unsicher, prüfte das bereits angelegte Gerät. Statt zu fliegen, sah man ihn bloß tanzen. Dann erklärte er, es sey an einem Flügel etwas gebrochen, und heute könne er nicht fliegen, berichtet eine Zeitung. Der König zeigte sich nachsichtig und schenkte Berblinger 201 ruisitor, verbunden mit der Erklärung, dass jede Erfindung zu weiteren Fortschritten aufgemuntert werden müsse, wenn sie auch gleich im Entstehen den Erwartungen nicht entspreche.