

Sagt Ja zu Jatho

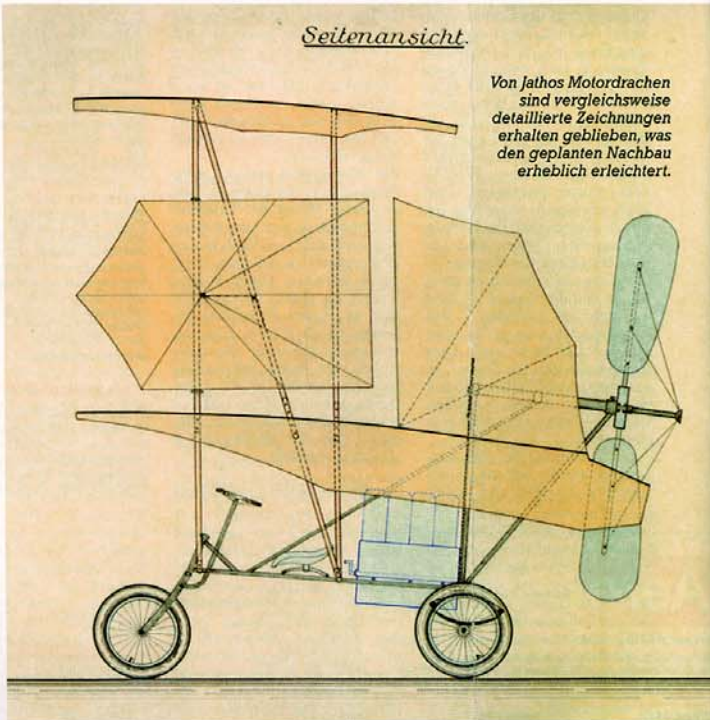
Über den Versuch, einen deutschen Luftfahrtpionier zu würdigen.

Seit mehr als einem Jahr bemüht sich der Arbeitskreis Technik- und Industriegeschichte (AK TIG) in Hannover um eine Ehrenrettung der besonderen Art. Der frühe motorisierte Flugapparat des Luftfahrtpioniers Karl Jatho soll originalgetreu nachgebaut werden und am Ort des Erstfluges vor 100 Jahren erneut an den Start gehen. Jatho gelang bereits am 18. August 1903, vier Monate vor dem Erstflug des Orville Wright, ein kurzer Luftsprung. Im November desselben Jahres, immer noch früher als die Gebrüder Wright in Kitty Hawk, flog Jatho mit seinem Drachen, angetrieben von einem Zwölf-PS-Buchet-Motor, über eine Distanz von 60 Metern. Den Weg in gängige Lexika hat die Leistung dennoch nie gefunden. Mit dem Nachbau des Flugzeugs, der mit 150.000 Euro kalkuliert wird, soll nachgewiesen werden, dass der hannoversche Pionier damals tatsächlich geflogen ist. Da die Sponsoren weitgehend ausgeblieben sind und deshalb die erforderliche Summe nicht zusammenkam, organisierte der Flughafen Hannover am 18. August, also auf den Tag genau 100 Jahre nach dem Erstflug, eine Großveranstaltung in der Flugzeughalle 3 mit 500 geladenen Gästen. Aero-International-Autor Gunter Hartung, Mitglied des hannoverschen Arbeitskreises Technik- und Industriegeschichte, hielt dort ein Referat, das sich gegen die strukturelle Ignoranz in Politik und Gesellschaft richtete und das wir hier in Auszügen veröffentlichten.

Wir waren die Ersten

Als die ersten Dampftröser auf Eisensträngen durch die Landschaft schaukelten, fanden vor allem die Bedenkenträger Gehör. „Der Mensch wird nie in der Lage sein, die enormen Belastungen zu ertragen, die bei solch' irr sinnigen Geschwindigkeiten von mehr als 50 Kilometern pro Stunde zu erwarten sind.“ Als die ersten Motordroschen über das Kopfsteinpflaster holperten, wurden deren Chauffeure belächelt und verspottet.

Als deutsche Konstrukteure in den 60er Jahren Politiker von der Notwendigkeit zu überzeugen versuchten, gemeinsam mit den Franzosen ein Flugzeug unter der Bezeichnung Airbus zu entwickeln und damit das amerikanische Monopol im Flugzeugbau anzugreifen, hätten die Argumente der Kritiker, die mit Begriffen wie „Milliarden-



grab“ und „Staatsbankrott“ jonglierten, das Vorhaben beinahe vereitelt. Als der etwas menschen scheue hannoversche Magistratsbeamte Karl Jatho im Sommer 1903 von Pontius zu Pilatus reiste und telegrafierte, um für seinen filigranen Flugdrachen einen brauchbaren Motor zu finden, waren sogleich die Spötter zur Stelle, die den ohnehin schüchternen Jatho noch weiter in die Isolation trieben.

Gestörtes Verhältnis

Nicht nur Deutschland, aber vor allem Deutschland hat bis heute ein gestörtes

Einer von Jathos Flugapparaten in einem eigens errichteten Hangar.



Karl Jatho präsentierte seinen „Motordrachenflieger I“ 1907 auf der Internationalen Sportausstellung in Berlin.

Verhältnis zu seinen Visionären, zu den einsamen von technischen Ideen Besessenen, die, weitgehend unbeachtet, jenseits der stets geförderten Großforschung ihre Ideen umzusetzen versuchten und versuchen. Übrigens im Gegensatz zu Großbritannien, das selbst seine abgedrehtesten Tüftler geradezu liebt. Karl Jatho hatte damals die Wahl, sich entweder einen neuen Anzug zu kaufen, was dringend erforderlich gewesen wäre, oder einen Buchet-Einzyylinder-Motor,

den er für seinen Flugdrachen benötigte. Seine Entscheidung ermöglichte den ersten Motorflug. Die Gebrüder Orville und Wilbur Wright gelten als die ersten Motorflieger der Geschichte. Zweifel dürfen erlaubt sein. War vielleicht der nach USA ausgewanderte Schwabe Gustav Weißkopf, der sich in der „Neuen Welt“ Whitehead nannte, der erste? Schon 1901 soll er abgehoben sein, angetrieben von einem Azethylen-Motor. Und ist

gar der Franzose Clément Ader mit seiner Fledermaus-Konstruktion noch vor Weißkopf geflogen? Es gibt keine gesicherten Erkenntnisse. Wir wissen aber verlässlich, dass dem Hannoveraner Karl Jatho auf der Vahrenwalder Heide ein Luftsprung gelungen ist – heute vor genau 100 Jahren. Honorige Augenzeugen haben den kurzen Flug notariell bezeugt. Orville Wright startete erst vier Monate später zu seinem Erstflug, in den Sanddünen →



Jatho erprobt verschiedene Fahrwerkskonzepte, hier eine Version mit vier Rädern.



Auf dieser Aufnahme ist gut zu erkennen, wie hoch Jathos Entwürfe verglichen mit ihrer Länge und ihrer Spannweite waren.

Flugzeugbauer in den Startlöchern. Er hat Hunderte von historischen Modellen gebaut und in die Luft gebracht, die Replik einer Erich Taube – Baujahr 1912 – im Maßstab 1:1 steht unmittelbar vor ihrem Erstflug. In Las Vegas ist Lohmann gegen starke internationale Konkurrenz der Titel „Weltmeister im Modellflug“ verliehen worden. Ohne gesicherte Finanzierung kann er das Projekt Jatho aber nicht in Angriff nehmen. Stadt und Land haben kein Geld, überall muss gespart werden. Wenngleich das ausschließlich ehrenamtlich vorbereitete Projekt Jatho eigentlich als Steilvorlage für eine professionelle regionale Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden könnte, mit positiver Wirkung für die Region und die deutsche Wirtschaft. Im Übrigen wäre es aus ganz aktuellen Gründen ein interessantes Signal, einen Pionier zu würdigen, der ohne staatliche Unterstützung die Welt ein Stück weit voran gebracht hat. Weil sich das Thema „Jatho“ passgenau und beispielhaft in den Wunschzettel der Bundesregierung und der Länderregierungen nach mehr Eigeninitiative einfügen ließe. Als Visionär ist der Pionier damals gegen eine Mauer aus Ablehnung und provinzieller Mittelmäßigkeit geprallt. Die Gebrüder Wright, die in den USA vier Monate später an den Start gingen, fanden dagegen Fürsprecher und Unterstützung, wurden zum Weitermachen motiviert.

„Keine Innovation ohne Tradition!“

Ist es zum Beispiel nicht erwähnenswert, dass Karl Jatho die Vollgummi-Reifen für

von Kitty Hawk. Nun gut, er kam dabei ein paar Meter weiter als Jatho. Dennoch muss es aus deutscher Sicht als ärgerlich empfunden werden, dass der Flug Karl Jathos mit keinem Satz in der 1250 Seiten umfassenden deutschen Ausgabe der „Chronik des 20. Jahrhunderts“ erwähnt wird, zumal er nach dem 18. August und bis zum Erstflug des Orville Wright am 17. Dezember noch einige weitere Flugversuche mit besseren Ergebnissen unternahm. Andererseits wollen wir die Luftfahrtgeschichte nicht ungeschrieben, wir wollen sie nur um eine respektable Pionierleistung ergänzen.

„Karl Jatho Airport“

Der größte Hangar der Airbus-Werke in Blagnac bei Toulouse in Südfrankreich ist nach Clément Ader benannt worden. Obwohl der vermutlich nicht vom Boden weggekommen ist, wird der Flugpionier in Frankreich geehrt. In aller Welt ist es üblich, Flughäfen auf die Namen der frühen Aviatiker des jeweiligen Landes zu taufen. Ich frage das Management des Airports Hannover, warum der Flughafen nicht längst, wenigstens als werbliche Ergänzung, unter dem Begriff „Karl Jatho Airport“ in der Welt bekannt ist ...

Schaulustige bestaunen Jathos Startvorbereitungen vor der Lister Windmühle auf der Vahrenwalder Heide, wo der Flugpionier 1903 seine Flüge durchführte.



Jedenfalls sollten wir nun endlich dazu beitragen, den Beweis dafür zu ermöglichen, dass Karl Jatho damals geflogen ist. Der Arbeitskreis Technik- und Industriegeschichte ist bemüht, das für einen flugfähigen und originalgetreuen Nachbau des Jatho-Motordrachsens erforderliche Geld aufzutreiben. Zum Glück sind historische Fotografien und detaillierte Konstruktionspläne erhalten geblieben. Und mit Harald Lohmann aus Neustadt am Rübenberge steht ein qualifizierter

das Fahrwerk seines Motordrachsens bei der Conti gekauft hat? Ist es nicht mindestens falsche Bescheidenheit, wenn das im Jatho-Jahr 1903 unter anderem von dem Hannoveraner Werner von Siemens gegründete „Deutsche Museum“ in München das Thema „100 Jahre Motorflug“ nahezu ausschließlich den amerikanischen Brüdern Wright widmet? Karl Jatho bietet sich auch heute noch als Sujet für intelligente Werbung pro Standort Deutschland und

Die großen Trommler

Amerikanische Geschichtsauslegung oder die Frage „Wer kennt Richard Bong?“

An der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert ist der Gedanke, sich mit Motorkraft von der Erde zu lösen, Tüftlern und Fantasten in aller Welt in den Sinn gekommen. Vielleicht ist deshalb die Suche nach der Antwort auf die Frage „Wer war der erste?“ so müßig wie überflüssig. Die Aktion „Projekt Jatho“ erscheint andererseits deshalb legitim, weil jenseits des Atlantik verstärkt der Eindruck vermittelt wird, es seien vorwiegend US-Amerikaner gewesen, die der Luft- und Raumfahrt auf die Sprünge geholfen hätten. Und wenn im Jahr 100 nach den ersten belegten Motorflügen das weltweit führende amerikanische Luftfahrt-Magazin Aviation Week & Space Technology eine Aktion startet, mit der die 100 herausragenden Wegbereiter der Luft- und Raumfahrt in eine Rangfolge gebracht und gewürdigt werden, dann sollte es einem Fachblatt im „alten Europa“ gestattet sein, das Ergebnis zu prüfen. Aero International hat bei der Gelegenheit viel dazugelernt.

Zum Beispiel, dass ein gewisser Richard Bong in der Liste der 100 Stars deshalb einen würdigen Platz verdient, weil er mit 40 Abschüssen im Zweiten Weltkrieg als bester amerikanischer Jagdflieger gilt. Es tröstet immerhin, dass der „Rote Baron“ des Ersten Weltkriegs – Manfred von Richthofen – ebenfalls erwähnt wird. Wahrscheinlich wegen der zahlreichen Filme, die ihn auch in den USA bekannt gemacht haben. Was aber ist mit Hans Joachim Marseille (158 Abschüsse) oder gar Erich Hartmann (352)? Natürlich ist es pervers, darüber zu streiten, wer nun mehr Gegner abgeschossen hat. Die Wahl

eines Richard Bong belegt jedoch, dass ernsthafte Kriterien bei der Ermittlung der „Top 100 Stars of Aerospace“ offenbar nicht berücksichtigt worden sind. Nicht nur deshalb, weil von Karl Jatho keine Rede ist. In der Kategorie „Konstrukteure“ aber einen Hugo Junkers zu unterschlagen, einen Ernst Heinkel nicht zu erwähnen, die Namen Dornier, Focke und Fokker unter den Tisch fallen zu lassen, grenzt an Ignoranz.

Auf Initiative von Aviation Week und in Zusammenarbeit mit ICAS (International Council of the Aeronautical Sciences) und AIAA (American Institute of Aeronautics and Astronautics) sind die herausragenden Größen der Luft- und Raumfahrt per Abonnenten- und Internet-Wettbewerb aus 760 Kandidaten nach 15 Kategorien ausgewählt und auf der Paris Airshow vorgestellt worden. Ausreden nach dem Motto „Wir haben ja nur die Plattform geliefert, votiert haben die anderen“ kann man nicht gelten lassen. Denn Aviation-Week-Herausgeber Kenneth E. Gazzola kommentiert die Aktion eindeutig: „Eine wirklich internationale Liste ist entstanden ...“ Ach ja? Weil Werner von Braun, der immerhin irgendwann Deutscher war, unmittelbar hinter Wilbur und Orville Wright auf Platz zwei der Rangliste gelandet ist, gefolgt von Robert Goddard und dem italienischen Künstler und Luftfahrtvisionär Leonardo da Vinci?

Otto Lilienthal ist auch berücksichtigt worden, dann noch Ferdinand von Zeppelin und Willy Messerschmitt. Das war's aus deutschen Landen. Frank Whittle hat die Strahltriebwerke erfunden, und damit basta! Wer war denn schon Papst von

Hannover an, als positiver Identifikationsfaktor mit Signalwirkung. Auch auf diesem Flughafen (Hannover, die Red.) ist täglich zu besichtigen, wovon Karl Jatho im Gegensatz zu den meisten seiner Zeitgenossen damals zu träumen gewagt hat. Er gehört, wie Otto Lilienthal, Gustav Weißkopf, die Wrights und andere Pioniere, zu den Wegbereitern eines weltumspannenden Luftverkehrs. Lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass während der amerikanischen Jubelfeiern zum Erstflug der Gebrüder Wright vor 100 Jahren ein ergänzender, durchaus ein wenig augenzwinkernder, auf jeden Fall aber deutlicher Zwischenruf

Gunter Hartung

Ohain? Und was ist mit dem Rumänen Henri Coanda, der schon 1910 mit einem Rückstoßtriebwerk experimentierte? War Eugen Sänger etwa kein herausragender Visionär? Und so tragisch die Katastrophe auch war: Was hat die Crew des Space Shuttles „Challenger“ in dieser Rangliste verloren?

Andererseits sind Zufallstreffer gelungen. Es erstaunt, dass man sich eines Konstantin Ziolkovskys erinnert hat, der allerdings 62 Plätze hinter Robert Goddard rangiert, obwohl der Russe das Prinzip der Flüssigkeitsrakete deutlich vor seinem amerikanischen Konkurrenten entwickelt hatte. Alexander Lippisch? Fehl-anzeige. Es hat in USA auch niemanden beeindruckt, dass der Russe Alexander Fedorovich Moshaiski sein Flugzeug bereits 1884 mit zwei 15-PS-Dampfmaschinen auf Trab brachte. Und der Franzose Felix du Temple de la Croix, der 1874 das erste motorgetriebene Flugzeug konstruierte und es mit einem Heißluftmotor ausüstete? Der ist vermutlich an seinem Namen gescheitert, denn in USA niemand schreiben, geschweige denn aussprechen kann. Gunter Hartung

Obwohl sich nach der Veranstaltung am Flughafen Hannover die Lage auf dem Spendenkonto verbessert hat, ist die für den Nachbau des Jatho-Apparats erforderliche Summe noch immer nicht zusammengekommen.

Wer sich beteiligen möchte – hier das Spendenkonto:
Konto 0102 444 882
bei der NORDB/LB Hannover,
BLZ 250 500 00