

Und der erste Flieger ist ... Karl Jatho

Während Hannover die Jahrhundert-Erinnerung verschläft, rüstet Kitty Hawk zu den Feiern der Gebrüder Wright

VON ULLI KULKE

Hannover ist eine Stadt, die offenbar des Zufalls bedarf, um auf sich aufmerksam zu machen. Etwa wenn jemand dort Sommerurlaub macht, der sowieso in der Stadt wohnt. Dann spricht man von Hannover, sonst weniger. Höchstens noch, wenn es einen Milliarden schweren Jahrtausend-Kraftakt stemmt, die Expo zum Millennium.

In diesem Jahr hätte die Chance bestanden, sich für weit geringere Summen ins Gespräch zu bringen. Weltweit, am heutigen Montag. Doch das Feuerwerk und die Sektorkorken, die hätten aufsteigen können, werden nun an einem kleinen Ort an der sandigen Küste von North Carolina knallen: Kitty Hawk.

Nicht mal im Atlas ist er verzeichnet, aber am 17. Dezember wird die Welt von Kitty Hawk sprechen, wenn die USA dort den hundertsten Jahrestag des Erstflugs der Gebrüder Wright feiern werden.

Am 18. August 1903 aber, vier Monate vor dem heute allgemein als Pioniertat geltenden Luftopfer der beiden Amerikaner, scharen sich am Rand eines Exerzierplatzes im Norden Hannovers, der Vahrenwalder Heide, eine Hand voll Menschen um ein Gerät. Aus drei übereinander montierten Flügeln besteht es, einem kleinen Einzylindermotor, einem Propeller und einem Fahrradsattel. Es ist halb drei, kein Lüftchen weht. Gäste aus der Gartenwirtschaft „Lister Mühle“ nebenan werden aufmerksam.

Und dann schwingt sich ein sportlicher 30jähriger mit Schirmmütze auf den Sattel unter den Flügeln: Karl Jatho, städtischer Verwaltungsbeamter. Ein Helfer schmeißt mit der Hand am Heck-Propeller die 12-PS-Maschine an. Jatho gibt Vollgas, jagt die Maschine auf 1600 Touren und das gesamte Gefährt mit 43 Stundenkilometer über eine oberflächlich geebnete Piste – und hebt ab. 18 Meter weit tragen die Flügel den tollkühnen Magistratsinspektor zwei Meter hoch über die Heide. Dann landet er wieder und schreibt am Abend in sein Tagebuch: „Der erste Luftsprung bei ganz windstillem Wetter, 18 Meter. Große Freude.“

War es das? War es Jatho, der heute vor 100 Jahren in Hannover Leonardos Träume wahr machte? Der das Prinzip begründete, das uns heute mit Überschall nach Amerika und mit wenig Geld an tropische Badestrände bringt? Jatho selbst, der seinen Drachen in jahrelanger Entwicklung selbst gefertigt hatte, machte wenig Aufhebens um sein Abheben, ließ

sich lediglich von drei Zeugen seinen Flug notariell bestätigen. Ansonsten wollte der auch als Radrennfahrer Erfolgreiche erst schneller, höher, weiter fliegen, bevor er seine Leistungen an die große Glocke hing. Immerhin: Wenige Wochen nach dem 18. August schon brachte er es auf 3,50 Meter Höhe über 60 Meter weit, gut zwanzig Meter mehr als später die Gebrüder Wright.

Für einige Enthusiasten in Hannover hätte denn auch Jatho als eigentlicher Pionier heute groß gefeiert werden müssen. Allen voran Günter Leonhardt. Der 75-Jährige, der vor zehn Jahren sein Speditionsunternehmen verkaufte und Geld, Zeit und seine Privatsammlung in die Gründung des inzwischen stattlichen Luftfahrtmuseums im Stadtteil Laatzen steckte, wo er heute eine Jatho-Ausstellung zeigt. Leonhardt wie auch der „Arbeitskreis Technik und Industrie-schichte Hannover“, versuchten hartnäckig, Oberbürgermeister Herbert Schmalstieg von der Bedeutung des 18.

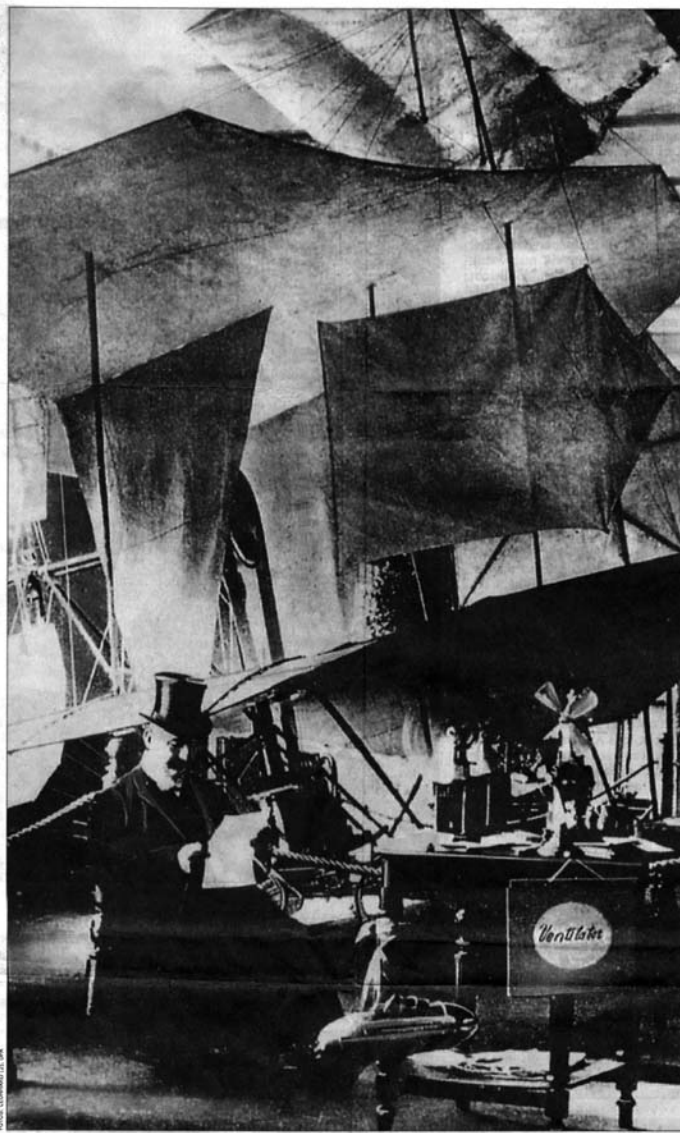
August für die Stadt zu überzeugen. Wenigstens ein Nachbau des ersten Flugdrachens, der vor 100 Jahren in der preußischen Provinzhauptstadt abhob, sollte doch zu bewerkstelligen sein. Ein erfahrener Modellbauingenieur fertigte bereits die Pläne, auch der Pilot für den heutigen Jubiläumsflug mit der Replika war gefunden: Astronaut Ulf Merbold.

Doch die benötigten 150 000 Euro kamen nicht zusammen, weder von der Stadt noch von privaten Sponsoren. Der Drachen blieb ungebaut. So bleibt es bei einem kleinen Empfang in Leonhardts Privatmuseum und der Flughafens Hannover lädt heute Abend zu einem Event, in dem der Schauspieler Heinz Hönig den Flugpionier Karl Jatho mimen soll – eine exklusive Veranstaltung für 300 geladene Gäste.

Einem gingen Hannovers Honoratioren durch ihr kommunalpatriotisches Zaudern aus dem Weg: Dem Streit, wem nun die Ehre des ersten Motorfluges gebühre, Orville und Wilbur Wright oder Karl Jatho? Oder ganz jemand anderem? Die Fangemeinden liegen im Clinch.

Was gegen Jatho spricht, trotz seines viermonatigen „Vor-Sprungs“: Sein Gerät war nur bedingt lenkbar, sagen die Wright-Anhänger, da seien ihre Idole überlegen gewesen. Der Pilot habe im Flug nichts mehr ausrichten können: kein Flug, sondern Sprung.

Was – neben dem späten Zeitpunkt – gegen die Amerikaner spricht, auch wenn ihr „Flyer 1“ sicher besser zu lenken war: Sie



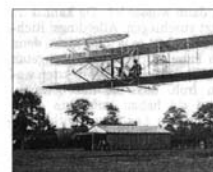
Karl Jatho mit seinem „Motordrachenflieger 1“ auf der internationalen Sportausstellung in Berlin 1907

FOTO: UFFMANN/DA SPA

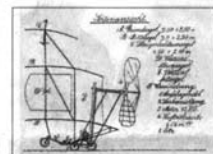
kamen ohne Katapult – angetrieben von einem Gewicht am Seil – gar nicht erst in die Luft. „Mit so was kann man auch einen Omnibus in die Luft schießen“, sagen Jathos Anhänger. Und dann war da noch Gustav Weißkopf alias

Whitehead, wie sich der deutsche Auswanderer aus Leutershausen in den USA nannte. Er machte geltend, mit einem Flugzeug bereits 1901 im US-Bundesstaat Connecticut auf Anhieb in 18 Meter Höhe 800 Meter weit und ge-

flogen zu sein. Ein Museum in seiner fränkischen Heimatstadt hält seine Erinnerung hoch: Zeitungsausschnitte von damals und Fotos. Doch deutsche und amerikanische Forscher bezweifeln die Schlüssigkeit der zeitgenössi-



Wer flog als erster? Am 17. Dezember 1903 hob der Apparat der Brüder Wright in Kitty Hawk ab



Der „Jatho-Drachen“ von 1903 war zwar kaum zu lenken, brauchte aber dafür kein Katapult



Bereits 1901 wollte Gustav Weißkopf alias Whitehead in Connecticut auf Anhieb 18 Meter Höhe geschafft haben

schen Berichte über seinen Flug. Weißkopf-Anhänger meinen, ihr Idol sei im Zuge des Ersten Weltkrieges einer Abneigung gegen alles Deutsche in Vergessenheit geraten. Vieles lässt sich eben heute, 100 Jahre später, nicht mehr sicher nachprüfen, auch wenn es in allen Gesichtsbüchern steht. Ein Glück für die Brüder Wright?

Sie jedenfalls wandten nicht nur die meiste Zeit für die Konstruktion ihres Fluggerätes auf, sondern bewerkstelligten auch die professionellste Öffentlichkeitsarbeit, was ihre Weltgeltung sicherte: Entsprechend wird auch zum Jubiläum der größte PR-Aufwand in den USA investiert, dutzende Dollarmillionen stehen bereit. Und, keine Frage, auch der teure wie akkurat gefertigte Nachbau des „Flyer 1“, der auf den diversen Wright-Veranstaltungen gezeigt werden soll, ist längst fertig.

Er hat nur einen Schönheitsfehler: Er fliegt nicht. „Eine Todesfalle mit Flügeln“ sagen jene, die es mit ihm versuchten. Optimierungen in Nasa-Windkanälen halfen auch nicht weiter. Keiner bringt ihn in die Lüfte. Was aber flog dann wirklich, damals, in Kitty Hawk?

Erst jetzt wird der Traum vom individuellen Fliegen wahr

100 Jahre Motorflug – nur allzu schnell denken wir da, dass wir seitler den alten Traum vom Fliegen stetig immer weiter verwirklichten. Aber ist es wirklich das, was Leonardo, Jatho und die Wrights wirklich ersehnten: 500 Fluggäste, Überschall, Inflight-Movie und First-Class-Menü? Ob Lilienthal es wirklich honoriert hätte, als 1989 nahe

seines Übungshügels in Stölin bei Berlin eine ausrangierte Ilyuschin 62 unter größter Mühe auf dem Acker landete und dort nun ihm zu Ehren steht? Der Traum vom Fliegen war fast das ganze 20. Jahrhundert auf einen exklusiven Zirkel beschränkt – die Piloten nämlich, alle anderen guckten in die Röhre der Kabine. Doch nichts ist unum-

kehrbar, und so darf nun seit gut 20 Jahren jeder für sich ganz persönlich den Traum vom Fliegen hegen und wahr machen. Erst das Gesetz über die Nutzung von Ultraleichtflugzeugen von 1982 hat uns wirklich dahin gebracht, wo die alten Pioniere hinwollten: 3000 Euro für einen Flugschein, vielleicht ab 15 000 für ein gebrauchtes 2-Mann-

Gerät – ob Motordrachen oder Kleinflugzeug mit 200 km/h Spitze, Spritverbrauch wie beim Auto. Und wenn uns die 1,50 Euro Landegebühr zu teuer sind: Das Luftfahrtbundesamt genehmigt auch schon mal auf der Wiese hinterm Haus eine kurze Startbahn. Warum haben wir eigentlich nicht alle ab, werden ein Volk von Piloten? ulk



Fliegen als Passion für Jedermann: Die modernen Ultraleicht-Flugzeuge ...



... erinnern an die Flugmaschinen der Pioniere FOTOS: DPA/ACTION