

„Viel kann ja nicht passieren“

Vier Jahre hat Harald Lohmann an einem Nachbau des Fluggeräts gebaut, mit dem Karl Jatho 1903 60 Meter weit über eine Wiese in Vahrenwald flog. Gestern stellte er den Flieger in Berlin vor. Im September will Lohmann damit in Hannover wirklich abheben.



Harald Lohmann baute den Flieger von Karl Jatho aus dem Jahr 1903 originalgetreu nach – mitsamt allen Fehlern. Herausgekommen ist eine Mischung aus Drachen, Doppeldecker und Gokart mit Treckersitz und Fahrradlenker, 360 Kilogramm schwer und acht Meter breit.

Fender (4)

VON THORSTEN FUCHS

Es gibt wohl keinen, der besser passen würde. Niemanden, der geeigneter wäre, auf den Spuren des hannoverschen Flugpioniers Karl Jatho zu wandeln, bei dem Begeisterung und Besessenheit so nah beieinander lagen, als bei ihm, Harald Lohmann.

Als Kind in Neustadt sah er verträumt den Vögeln nach, als Erwachsener wurde er Weltmeister im Flugzeugmodellbau und Hobbypilot, und als Rentner zog der ehemalige Dekorateur und Grafiker vor fünf Jahren mit seiner Frau Elsa nach Fürstenwalde an der Spree. Sie wohnen auf dem Flughafen in einer früheren NVA-Baracke. In der Halle nebenan stehen historische Nachbauten, Modelle und Motoren, der Stolz aus 50 Jahren Flugzeugbau. Von der Decke hängen kleine Wolken. „Der Traum vom Fliegen“ steht darauf. „Man muss sich in Jathos Lage versetzen, sich in ihn hineindenken“, sagt Lohmann. Das hat er getan.

Das Ergebnis steht auf dem Flughafen in seiner Werkstatt. Eine Mischung aus Drachen, Doppeldecker und Gokart mit Treckersitz und Fahrradlenker, 360 Kilogramm schwer und acht Meter breit. Der exakte Nachbau jenes Motordrachsens, mit dem Karl Jatho 1903 auf einer Wiese in Vahrenwald noch vor den Gebrüder Wright zu seinen Luftsprüngen abhob. Vier Jahre hat Lohmann an diesem Fluggerät gebaut, hat die alten Pläne studiert und sich auf die Suche nach originalen Materialien gemacht. Allein für die 250 Meter Hanfseil war er

bei 18 Firmen. Der 75-Jährige ist Perfektionist. Er lässt nichts Überflüssiges weg und korrigiert keine Fehler. „Ge-

JATHOS LEISTUNG

Es waren aus heutiger Sicht bescheidene Luftsprünge, die Karl Jatho 1903 auf einer Wiese in Vahrenwald gelangen. Bei seiner Premiere, am 18. August, reichte es für 18 Meter Weite bei einem Meter Höhe. Bei den nächsten „Flügen“ zwei Monate später schaffte er immerhin 60 Meter Weite und eine Höhe von rund drei Metern. Über die Bedeutung streiten Historiker bis heute. Kritiker verweisen auf ähnliche Versuche in Dänemark, Frankreich, Großbritannien und Russland in jener Zeit. Dem hält Gunter Hartung vom hannoverschen Arbeitskreis Technik- und Industrie-Geschichte die Verdienste Jathos entgegen:

● Während die Gebrüder Wright in den USA im Dezember 1903 bei ihrem vermeintlich ersten Motorflug der Luftfahrtgeschichte ein Katapult zum Starten benutzten, hob Jatho vier Monate früher von ebener Erde ausschließlich mit Motorkraft ab.

● Jatho verwendete den ersten erfolgreichen Doppeldecker.

● Im Gegensatz zu den Wright-Brüdern baute Jatho einen Sitz für den Piloten in seine Konstruktion.

● Jatho war als Erstem die Bedeutung eines Rollfeldes bewusst. Am 31. Juli 1907 wurde auf seine Anregung 1907 die erste „Fahrbahn für Flugapparate“ auf der Vahrenwalder Heide genehmigt. Hartung: „Somit gilt er als Initiator des ersten Flugplatzes der Welt.“ tof

bremst“, sagt Lohmann, „wird mit den Fersen.“ Vorsichtshalber, fügt er lächelnd hinzu, werde er sich schon mal Stahlplatten unter die Schuhe schrauben. Man kann ja nie wissen. Und im September soll es schließlich losgehen.

Auf dem Flughafen Hannover will Lohmann dann ebenfalls abheben, jedenfalls kurz, und zeigen, was Jatho 103 Jahre zuvor gelungen war. Es soll der aufwendige Höhepunkt aller Versuche werden, Jathos Leistung zu würdigen – und dem hannoverschen Flugpionier den ihm gebührenden Platz in den Geschichtsbüchern zu sichern. Fünf Jahre ist es her, dass die Mitglieder des Arbeitskreises Technik- und Industrie-Geschichte um den Journalisten Gunter Hartung sich vornahmen, Jathos Fluggerät nachzubauen. Der erste Versuch scheiterte am Geld. Im zweiten Anlauf nahm sich zusätzlich die Haus-&Grund-Bürgerstiftung des Projekts an und beschaffte die nötigen 150 000 Euro an Spenden. Von einem „historischen Augenblick“ sprach der Haus-&Grund-Vorsitzende Rainer Beckmann daher bei der ersten Vorstellung gestern in Fürstenwalde. Im 3. September, dem geplanten Starttermin in Hannover, sieht Wirtschaftsminister Walter Hirche, Schirmherr des Projekts, gar ein Datum, an dem „ein Stück Verkehrsgeschichte für Europa und die USA“ geschrieben werde. Große Worte für eine wacklige Konstruktion. Ob er Jathos Konstruktion und seinem Nachbau vertraut? „Nein“, sagt Harald Lohmann. „Funktionieren kann das nicht.“

Wirklich fliegen jedenfalls werde Jathos Drachen nicht. Dafür irrte der

Flugpionier an zu vielen Stellen. So bespannte er die Tragflächen nur an den Unterseiten, setzte die Seitenruder vor statt hinter die starren, stabilisierenden Seitenelemente und verfügte über einen viel zu schwachen Antrieb. Zwölf PS hatte sein Motor, den Lohmann ebenfalls nachbauen ließ. Das Zehnfache wäre nötig gewesen, um Jatho höher in die Lüfte zu heben (von wo er dann aber ohnehin abgestürzt wäre). Es dürfte also am 3. September nicht für einen Flug,

wohl aber für einen Flug nach Jatho-Art reichen. Warum Lohmann mit seinen 75 Jahren das Abenteuer dennoch auf sich nimmt, mit jenem Gefährt auf knapp 50 Stundenkilometer zu beschleunigen und dann abzuheben? Gut, sagt Lohmann, beim Aufsetzen würden wohl die Speichen in den Rädern brechen. „Aber sonst kann ja nicht viel passieren.“ Seine Frau Elsa hört's mit einem Lächeln. „Er ist genau so ein Verrückter wie Jatho.“



Der Jatho-Flieger auf einem Bild von 1903 (oben). Links baut Harald Lohmann den Motor in seinen Nachbau ein. Seine Frau Elsa (rechts) blickt dem geplanten Flug mit gemischten Gefühlen entgegen.

