

Wer war der erste erfolgreiche Motorflieger?

Ein Reisebericht

Herbert Pietschmann

Wer sich für das Flugwesen interessiert, wird die Frage nach dem ersten erfolgreichen Motorflieger schnell beantworten können: Die Brüder Orville und Wilbur Wright hatten 1903 in Kitty Hawk, North Carolina, USA, das lange ersehnte Ziel erreicht! Am 17. Dezember gelang Orville ein Flug von 37 Metern Länge und bis zu 3 Metern Höhe mit einer Maschine „schwerer als Luft“; Wilbur und Orville verlängerten noch am selben Tag ihre Flugdistanz auf über 60 Meter. Der vierte Flug ging zwar über 260 Meter, wurde aber durch einen Windstoß unsanft und unter leichter Beschädigung des Apparates beendet. Fünf Zeugen konnten das Ereignis bestätigen.

Von diesen historischen Tatsachen begeistert, nutzte ich die erstbeste Gelegenheit, den Originalschauplatz zu besuchen. Im Jahre 2001 war ich beruflich in Virginia und fuhr zum nahe gelegenen Kitty Hawk. Kaum verwunderlich, dass dort ein regelrechter Tourismusbetrieb aufgebaut wurde, ist doch der Bundesstaat North Carolina mit Recht so stolz auf diesen Ort, dass er – nach üblichem Brauch der USA – auf die Nummerntafeln seiner Kraftfahrzeuge unter „North Carolina“ auch prägen lässt „First in Flight“.

Im Oktober 2006 war ich im bayrischen Altmühltal und erfreute mich anlässlich einer Ausfahrt ohne besonderes Ziel an der anmutigen Gegend. So kam ich in ein kleines Städtchen namens Leutershausen, nicht weit von Rothenburg ob der Tauber. Zu meiner Überraschung zierte die Einfahrt in das Städtchen ein großes Denkmal, das ein urtümliches Fluggerät, künstlerisch verfremdet, darstellte. Es war dem „Flugpionier Gustav Weißkopf“, dem großen Sohn der Stadt, gewidmet. Da ich niemals von einem Flugpionier Gustav Weißkopf gehört hatte, begann ich mich dafür zu interessieren. Tatsächlich entdeckte ich im Zentrum des Städtchens ein Museum, das ihm gewidmet war.

Auf der Homepage des Museums heißt es:

„Das ‚Flugpionier-Gustav-Weißkopf-Museum‘ berichtet über die Pionierleistungen des fast in Vergessenheit geratenen Erfinders und zeigt den Beginn der motorisierten Luftfahrt. ... Mit einem ... voll funktionsfähigen Motoren-Replika sowie mit dem geflogenen Nachbau der ‚Nr. 21‘ wird dem Besucher die Geschichte Weißkopfs und sein Werk nähergebracht.“

Mein Erstaunen war beträchtlich! Hieß es doch in den Unterlagen, dass Weißkopf schon im Jahre 1901 – also deutlich vor den Gebrüder Wright – geflogen war. Das im Museum

Herbert Pietschmann ist Emeritus der Fakultät für Physik der Universität Wien und Buch-Autor (Neuerscheinung: Die Atomisierung der Gesellschaft. Ibero Verlag Wien 2009).

ausgestellte Modell – der Nachbau des Fluggerätes von Weißkopf mit der Nr. 21 – machte einen soliden Eindruck, mehr konnte ich beim bloßen Betrachten nicht feststellen.

Meine nächste Frage war, wo denn dieser Erstflug in der Geschichte der Menschheit stattgefunden haben soll. Nun, Gustav Weißkopf ist nach seiner Schlosserlehre 1895 im Alter von 21 Jahren nach den Vereinigten Staaten ausgewandert. Er landete in Boston, fügte seinem Vornamen ein „e“ an und anglisierte seinen Nachnamen. Als Gustave Whitehead kam er über New York, Buffalo, Baltimore und Pittsburgh schließlich 1900 nach Bridgeport im Staate Connecticut. Dort baute er sein Fluggerät mit der Nummer 21, dort soll auch sein Erstflug stattgefunden haben, am 14. August 1901! Immerhin brachte die Zeitung „Bridgeport Sunday Herald“ am 18. August 1901 einen ganzseitigen Artikel über den Erstflug. Der Reporter dieser Zeitung, Dick Howell, war selbst dabei anwesend und konnte als Augenzeuge verlässliche Angaben machen. Am folgenden Tag brachten auch die Zeitungen „Boston Transcript“ und „New York Herald“ Meldungen, die auf diesem Artikel fußten. Schon vorher, am 8. August 1901, hatte die angesehene Wissenschafts-Zeitschrift „Scientific American“ einen mit zwei Fotos illustrierten Artikel gebracht, in dem es heißt:
„Eine neuartige Flugmaschine wurde soeben von Mr. Gustave Whitehead aus Bridgeport, Conn., fertig gestellt und steht nun bereit für die ersten Flugversuche.“

Ich war nicht nur verblüfft, auch ein wenig verunsichert; sollte es möglich sein, dass die ganze Welt getäuscht wird über den ersten, gelungenen Motorflug? Aber die Geräte im Museum zu Leutershausen und die dort aufliegenden Dokumente konnten wohl nicht allesamt Scherz oder gar Täuschung sein! Also beschloss ich, bei nächster Gelegenheit die Stadt Bridgeport zu besuchen und dort ein wenig nachzuforschen.

Im Mai 2009 war es so weit; anlässlich eines Aufenthaltes in Neu-England fuhr ich nach Bridgeport und ließ mich in einem Hotel im Stadtteil Fairfield nieder. Am Morgen des 26. Mai, nach meiner ersten Übernachtung, überlegte ich, wie ich vorgehen sollte. Das Grab von Gustave Whitehead zu besuchen war eine Möglichkeit, die ich aber für den Fall aufschob, dass ich sonst keine Spuren seiner Tätigkeit finden würde. Der kleine Flughafen der Stadt, vorwiegend von Privatflugzeugen angefliegen, trägt den stolzen Namen „Sikorsky Memorial Airport“, also könnte dort vielleicht auch Gustave Whitehead bekannt sein. Im Rand McNally Straßenatlas fand

ich auch ein Museum mit dem vielversprechenden Namen „Discovery Museum“. Aber ich entschloss mich, zunächst zur Universität zu fahren, in der Hoffnung, dass mir dort jemand weiterhelfen könnte. Leider musste ich feststellen, dass die University of Bridgeport gerade in den Ferien war. Am Campus gab es zunächst nur fest verschlossene Türen. Ich parkte vor einem Gebäude, das mir eher wie ein Hauptgebäude erschien und ging zur – verschlossenen – Tür. Glücklicherweise kam zufällig innen ein Mann vorbei, der mich sah und – wie das im freundlichen Amerika fast selbstverständlich ist, die Tür aufschloss. Leider befand ich mich im „Department of Music“. Eine junge Kollegin bat mich in ihr Büro; als sie mein Anliegen hörte, sah sie mich etwas skeptisch an, vermutlich meinte sie, es mit einem Verrückten zu tun zu haben. Ich sagte ihr, sie solle doch einfach in ihrem Computer bei Google Whitehead und Bridgeport eingeben, um zu sehen, dass ich nicht Irrlichtern nachlaufe. Sie blieb freundlich, tat es aber nicht. Ich sagte ihr, ich käme aus Wien und unterhielt mich längere Zeit mit ihr über Beethoven und Schubert. Erst dann ging sie zu ihrem Computer und „googelte“. Sofort wurden fast 75.000 Eintragungen ausgeworfen! Sie begann zu lesen und ihr Gesicht wurde immer erstaunter. Nun verstand sie auch, was ich wollte und drückte ihr großes Bedauern aus, dass ich gerade zur Ferienzeit gekommen wäre, denn ich würde wohl niemanden vorfinden. Ich bat sie trotzdem, mir den Weg zum Physics Department zu zeigen, ich wollte es einfach versuchen.

Wie bei Physikern üblich, waren dort die Türen nicht verschlossen; ich konnte ungehindert eintreten, fand aber zunächst niemanden vor. Nach einigem Suchen traf ich am Gang eine Sekretärin, die freudig auf mich zukam und meinte: „Sie kommen wohl wegen unserer offenen Stelle für einen Mathematiker?“ Leider musste ich sie enttäuschen! Auch sie wusste nichts von Whitehead. Aber sie führte mich in ein Büro, in dem eine Studentin am Terminal saß. Gemeinsam widmeten sich die beiden nun meinem Problem, sie wollten mir unbedingt helfen. Sie empfahlen mir, die „Bridgeport Public Library Historical Collections“, die Stadtbibliothek aufzusuchen und hatten bald einen Ausdruck mit einem Plan des entsprechenden Stadtteils produziert.

Zur Ehrenrettung der University of Bridgeport muss ich gleich anfügen, dass die Damen mein Problem und meine Visitenkarte weitergegeben haben. Noch bevor ich Bridgeport verließ, erhielt ich eine E-mail eines Kollegen aus dem English Department, Eric D. Lehman; er schrieb:

„Ich bedaure, dass ich Sie gestern an der University of Bridgeport nicht getroffen habe. ... Ich habe vor kurzem ein Buch geschrieben mit dem Titel Bridgeport: Tales from the Park City und eines der Kapitel ist Gustave Whitehead gewidmet.“ Eric Lehman gab mir auch den Namen des richtigen Experten, aber ich hatte die Verbindung schon selbst gefunden.

Die Bibliothek war jedoch in Mittagspause. Die Zeit wollte ich nicht nutzlos verstreichen lassen, so fuhr ich zum Sikorsky Memorial Airport, den ich ja als eine Einstiegsmöglichkeit in Erwägung gezogen hatte.

Das kleine Flughafengebäude war abgerissen, es sollte einem neuen Platz machen. Aber in einem Nebengebäude war eine Flugschule untergebracht und dort wollte ich mein Glück versuchen. Als ich eintrat, kam mir ein Herr – vermutlich ein Fluglehrer – entgegen und fragte mich: „Can I help you?“. Ich brachte mein Anliegen vor, erklärte, dass wohl in dieser Stadt ein gewisser Gustave Whitehead vor den Brüdern Wright geflogen sei und dass mich das interessiere. Er hörte sich alles wortlos an und sagte darauf kurz und bündig „Correct!“. Dann nahm er einen Zettel, schrieb darauf „Andrew Kosch“ und die Adresse einer Schule und sagte: „This man knows everything about him!“

Ich war glücklich, mein Suchen hatte nun zu einem ersten Erfolg geführt. Ich fand an der angegebenen Schul-Adresse eine typische, amerikanische „highschool“. Nüchtern, ja geradezu finster erschien die Anlage! Aber im Sekretariat waren die Damen sehr freundlich und als ich nach Andrew Kosch fragte, wussten sie offenbar, was ich wollte. Und dann betrat er den Raum: Ein etwas untersetzter, freundlicher Herr. Als er hörte, was ich suchte, war er sofort hellauf begeistert! Er war es nämlich, der den Nachbau der „Nr. 21“ geflogen hatte, der sein Leben ganz dem Ziel gewidmet hatte, Gustave Whitehead den ihm gebührenden Platz in der Geschichte des Fliegens zu verschaffen.

Andy war Biologie-Lehrer und musste noch unterrichten. Er fragte mich nach meinem Hotel und als er erfuhr, ich sei in Fairfield untergebracht, war er gleich noch begeisterter; dort hatte nämlich Gustave Whitehead ab 1905 sein Quartier und dort hatte er auch seine Flüge unternommen. Fast selbstverständlich, dass auch Andy dort wohnte. Nach seinem Unterricht wollte er mich im Hotel besuchen, sagte er. Inzwischen fuhr ich auf seine Empfehlung zum Discovery Museum. Dort wäre, wie er sagte, eine Ausstellung über Gustave Whitehead gewesen, die sei zwar schon abgebaut und im Keller lagernd. Wenn ich aber sagte, ich käme von Andy Kosch, würde man mir die Objekte gerne zeigen. Am Portal empfing mich schon ein freundlicher junger Mann – offenbar hatte Andy mich schon angekündigt – der mir alles zeigte, was ich sehen wollte. Besonders aufschlussreich war ein Kurzfilm, der auch Flüge von Andy Kosch mit dem Nachbau der Nr. 21 zeigte. So erfuhr ich auch den Grund, zumindest hier in Bridgeport, warum die Wright-Brüder den gesamten Ruhm als Erstflieger zugesprochen bekommen.

Demnach waren die Brüder Wright wesentlich besser in ihrer Öffentlichkeitsarbeit und – so die Meinung in Bridgeport – nicht immer ganz den Tatsachen verpflichtet. Sie waren offenbar zwischen 1900 und 1903 mehrmals in Bridgeport bei Gustave Whitehead, haben aber später diese Kontakte geleugnet. Erst viel später wurde die Frage, wer der erste Motorflieger war, wissenschaftlich interessant. Nach dem Tod von Wilbur Wright im Jahre 1912 bemühte sich Orville um diese öffentliche Anerkennung, für die das berühmte Smithsonian Institut in Washington zuständig war. Dieses lehnte aber Ende der Zwanzigerjahre die gewünschte Anerkennung ab, sodass der so genannte „Flyer I“, das Erstgerät der Brüder Wright, an das Museum of Science in London verliehen wurde. Offenbar um dieses wertvolle

Ausstellungsstück zu erhalten, wurde 1942 die Anerkennung seitens des Smithsonian Instituts erteilt und der Flyer I nach Washington gebracht. Sicher hat dabei der zweite Weltkrieg eine psychologisch wichtige Rolle gespielt, waren doch die Brüder Wright Nachkommen von Einwanderern der ersten Generation, während Gustave Whitehead nie um die amerikanische Staatsbürgerschaft angesucht hat.

Der Preis für die Übersiedlung des Flyer I war jedoch hoch! Nicht finanziell, Orville Wright verlangte nur den symbolischen Preis von einem Dollar; aber das Smithsonian Institut musste einen Vertrag unterzeichnen, in dem es hieß:

„Weder die Smithsonian Institution oder deren Nachfolger, noch jegliches von der Smithsonian Institution oder deren Nachfolger für die Vereinigten Staaten von Amerika verwaltete/s Museum oder Agentur, Amt oder Abteilung, darf öffentlich bekannt machen oder eine Erklärung oder eine Aufschrift in Verbindung mit oder in Bezug zu einem Flugzeug-Typ oder -Entwurf mit einem früheren Datum als dem des Wright-Flugzeuges von 1903 mit der Behauptung versehen, dass dieses Flugzeug in der Lage war, einen Menschen unter eigener Kraft im kontrollierten Flug zu tragen.“

Andernfalls würde der Flyer I wieder an die Wright-Erben zurückfallen! Dabei ist nicht einmal klar, ob der so ausgestellte Flyer I mit dem Erstfluggerät der Wright Brüder identisch ist, denn der wirkliche Erstflieger ging bei einer missglückten Landung in Bruch.

„Geschichtsschreibung durch Vertrag“ wird das in Bridgeport genannt. Noch viele andere Einzelheiten und Episoden wurden mir beim Betrachten des Films und beim Gang durch das Discovery Museum erzählt, mein Eindruck war ganz deutlich, dass hier ein Mann um seinen Verdienst gebracht worden war!

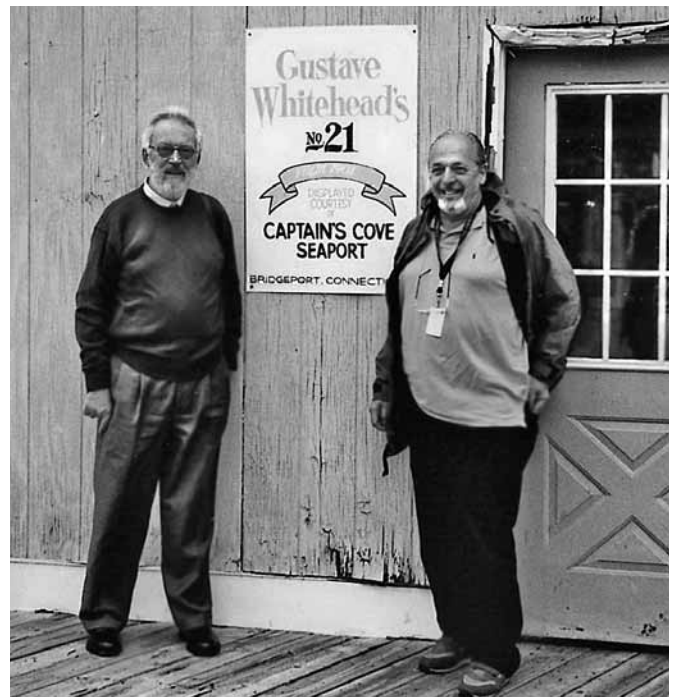
Am Nachmittag kam Andy Kosch zu mir ins Hotel. Wir unterhielten uns lange Zeit über den Nachbau der Nr. 21 von Gustave Whitehead (die so genannte „Nr. 21A“), über die ungeklärte Frage, welche Motoren er verwendet hatte und dergleichen mehr. Dann fuhren wir mit dem Auto durch die Gegend, in der Gustave Whitehead mit seinen Fliegern gefahren war. Ja, gefahren! Denn ein wesentlicher Unterschied zum Flyer I der Brüder Wright war der Zusatzmotor, der die Räder antrieb. Während die Brüder Wright gar keine Räder an ihrem Modell hatten, also auf Kufen starten mussten, konnte Whitehead die schwierige Phase der Beschleunigung aus dem Stand mit seinem Antriebsmotor viel schneller bewältigen. Ich erinnere mich noch genau an die eiserne Schiene, die in Kitty Hawk im Boden eingelassen ist; auf ihr haben die Brüder Wright ihr Flugzeug angeschoben.

Whitehead konnte auch die Flügel seines Gerätes einfallen, sodass er ein straßentaugliches Gefährt zum Startplatz fuhr. Wegen des beträchtlichen Lärms und Gestanks allerdings sehr zum Missfallen der Anrainer! Andy Kosch erzählte mir alle diese Details, er schien fast wie eine Reinkarnation des ersten Motorfliegers. Wir kamen schließlich zu jenem Werkschuppen, in dem die Nr. 21 nachgebaut worden war. An die Fülle der Einzelheiten über die Probleme

und Erfolge beim Nachbau erinnere ich mich nicht mehr deutlich genug, aber der Enthusiasmus und die Hingabe von Andy Kosch beeindruckten mich zutiefst. Es ging doch vor allem darum, die Behauptung der Anhänger der Wright-Brüder zu widerlegen, dass Whiteheads Flieger nicht flugtauglich war!

Zunächst wurde das Flugzeug auf einem Anhänger locker montiert und von einem PKW gezogen. Bei etwa 60 Stundenkilometern hebt das Flugzeug tatsächlich ab und wird nur mehr durch die Leinen gehalten. Am 7. Dezember 1986 stieg Andy Kosch in das Gerät und startete die Motoren. Nicht einmal 100 Meter brauchte das Flugzeug, um abzuheben und in einigen Metern Höhe etwa 30 Meter zu fliegen. Nach der sanften Landung war es gewiss: Die Nr. 21A war flugtauglich! Noch fast ein Viertel Jahrhundert später. Bei unseren Gesprächen spürte ich die Erregung und Genugtuung, die Andy Kosch bei diesem Flug erlebt haben muss. Weitere Flüge bis zu 70 Metern folgten. Dann ereignete sich ein durch Leichtsinn verursachtes Unglück: Ein Reporter kam dem landenden Flugzeug zu nahe, wurde erfasst und brach sich das Schlüsselbein. Weitere Flüge wurden daraufhin behördlich verboten.

Für Andy Kosch und seine Begleiter ist jedoch damit eindeutig bewiesen, dass Gustave Whitehead der erste erfolgreiche Motorflieger war. Nach ihrer Meinung ist einfach zu viel Geld im Spiel, um eine offizielle Anerkennung zu erreichen. Schließlich müsste das Smithsonian Institut den Flyer I aus seiner Sammlung entfernen und ihn den Erben der Wrights zurückerstatten; und Kitty Hawk würde seine Attraktion als Touristenziel einbüßen. Besonders optimistische Bürger von Bridgeport träumen sogar davon, dass der Zusatz „First in Flight“ auf den Nummerntafeln von North Carolina nach Connecticut wandern könnte!



Herbert Pietschmann mit Andy Kosch vor der Erinnerungstafel an den ersten erfolgreichen Flugpionier Gustave Whiteheads