

## Karl Jatho



*Karl Jatho nach 1907 am Steuer seines „Zweiflächers“. Er nutzte als erster ein Steuerrad um die Leitwerke des Flugzeugs zu bedienen.*

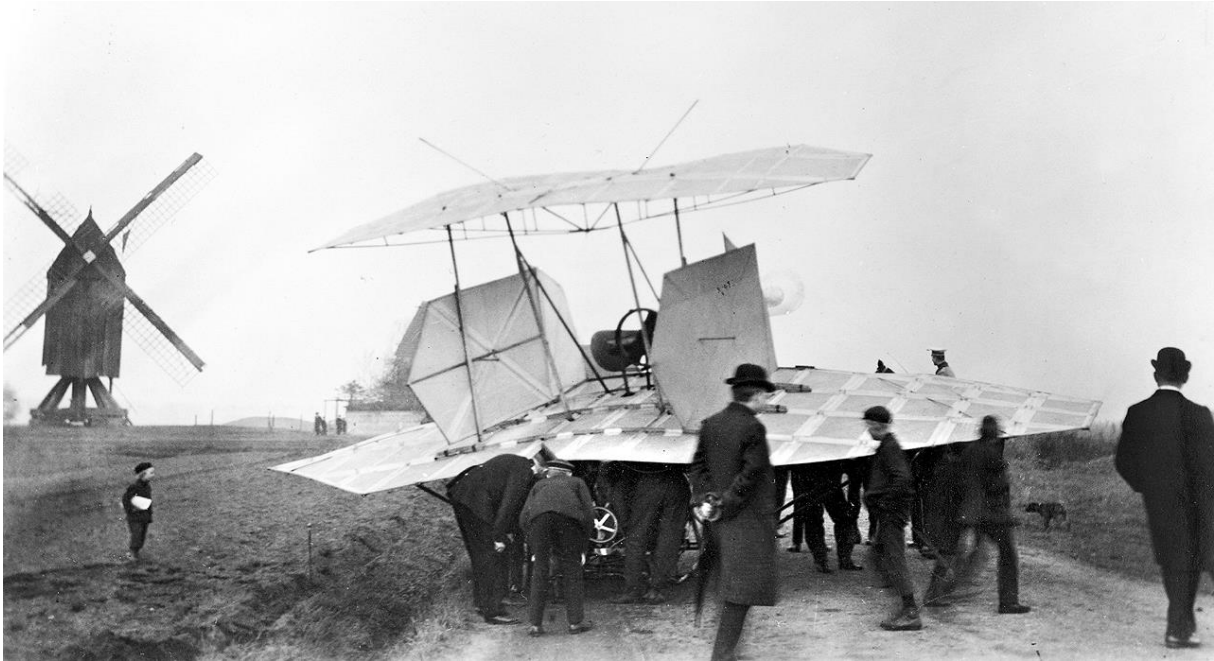
Beim Flugpionier Jatho stellt sich ernsthaft die Frage, welchen Zusammenhang man mit dem Dorf Langenhagen herstellen kann. Als er zwischen 1903 und 1913 seine ersten Flugversuche auf der Vahrenwalder Heide unternahm, gehörte dieses Gelände zur Stadt Hannover. Von dem später dort beheimateten „Alten Flughafen“ war noch keine Rede. Die Fläche diente größtenteils als Artillerie-Exerzierplatz, außerdem gab es dort Kasernen und Schießbahnen. Eine Verbindung kann man über den heutigen Flughafen „Hannover – Airport“, bei uns gern „Hannover – Langenhagen“ genannt, herstellen, denn dort wurde das General Aviation Terminal 1 nach Karl Jatho benannt. Außerdem war der Flughafen neben anderen Sponsoren behilflich, als flugtechnisch Interessierte im „Karl-Jatho-Projekt“ mit einem Nachbau des „Flugdrachens“ aus dem Jahr 1903 nachweisen wollten, dass Jatho tatsächlich kurz vor den Brüdern Wright den ersten Motorflug schaffte.

Der Beweis ist nicht gelungen. Es gab und gibt außer Jathos Aufzeichnungen keine unabhängigen Zeugnisse für seinen ersten erfolgreichen „Luftsprung“ im Motorflug. Tatsächliche Flüge des Pioniers sind erst aus späteren Jahren verbürgt.

In einem 2015 publizierten Artikel für die HAZ schrieb Rüdiger Meise: *„Wie andere Forscher vor ihr findet Vanessa Erstmann in den Archiven keine belastbaren Beweise dafür, dass dieser Flug wirklich gelingt. „Jatho schafft es nicht, diesen Flug zu reproduzieren“, gibt sie zu bedenken. „Die Brüder Wright können ab 1903 tatsächlich fliegen - und zwar immer weiter, immer höher und gesteuert.“ Dem Hannoveraner sei ein echter Flug dagegen erst Jahre später gelungen - ein Rundflug sogar erst 1913.“*

Man muss Karl Jatho nicht unbedingt als den ersten Motorflieger ehren, denn er hat durchaus interessante Neuerungen in der damaligen technologischen Entwicklung hervorgebracht. Außerdem war er als Magistratsbeamter in Hannover nicht unbedingt für große technische Leistungen prädestiniert. Man sollte ihn eher für seinen Glauben an die Möglichkeit des Motorflugs und die damit zusammenhängende zähe Arbeit an einer Lösung bewundern.

So war ihm selbst bewusst geworden, dass sein erstes Modell, das dann im Projekt nachgebaut wurde, einfach zu schwach motorisiert war. Es dürfte wohl zutreffen, dass er erst ab 1907 tatsächlich kurze Strecken geflogen ist. Der Drachenflieger Nr. 4, den er auf der ILA 1909 ausstellte, hatte dann schon eine gewisse Flugtauglichkeit.



*Jatho Drachenflieger Nr. 4, auf der ILA 1909 ausgestellt*

Welche Gründe den Bürger- und Heimatverein bewogen „Jatho“ als auf der Stele an der Walsroder Straße zu ehrende Person aufzunehmen, ist mir nicht bekannt. Vermutlich ging es darum, eine Sammlung möglichst „klangvoller“ Namen mit Langenhagen zu verknüpfen. Wenn man diesen Ort als Flughafenstadt herausstellen will, ist eine lose Verbindung über die Entwicklung der Luftfahrt gegeben. Mit gleichem Recht hätte man dann den Namen „Opel“ hinzufügen müssen. Der war allerdings nur auf der „Hasenbahn“ unterwegs

Die Wikipedia meldet zu Fritz von Opels Versuchen mit Raketenantrieben: *„Die Strecke zwischen Langenhagen und Großburgwedel wurde ab 1927 für Schnellfahrversuche freigegeben. Am 23. Juni 1928 erzielte der von Fritz von Opel und Friedrich Wilhelm Sander erbaute Raketenwagen RAK 3 eine Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h. 1930 gab es Versuchsfahrten des Schienenzeppelin von Franz Kruckenberg auf der Strecke.“*

© Hans-Jürgen Jagau

Fotos: Wikipedia (CC)