

Gustave A. Whitehead bei seinem ersten Flug im August 1901: Gezeichnet vom Reporter des «Sunday Herald»

Hat da einer aus Bescheidenheit seinen Platz in der Geschichte verspielt?

Von Sepp Moser • Die Gebrüder Wright sind möglicherweise nicht die grossen Flugpioniere, als die sie gelten: Höchst bedenkenswerte Indizien verweisen auf einen gewissen Gustave A. Whitehead

Das also ist der Platz. Von der Düne namens Kill Devil Hill aus ist er gestartet. Hier begann am 17. Dezember 1903 das Zeitalter des Motorfluges. Orville Wright hiess der Pilot, und er beschrieb, was ab 10 Uhr 35 an jenem Tag genau passierte [Ergänzungen des Verfassers in eckigen Klammern]: «Die Maschine hob ab, als sie beim vierten Schienenstück [der mehrteiligen Startschiene] ankam. Herr Daniels [Angestellter bei der nahen Lebensrettingsstation] machte eine Fotografie, gerade als sie die Schiene verliess. Ich fand die Bedienung des vorderen Höhenruders schwierig in dem Sinne, dass es zu sehr zentriert war und die Tendenz hatte, zu stark auf die eine oder die andere Seite auszuschlagen. Die Folge war, dass die Maschine schlagartig auf etwa drei Meter Höhe stieg, um dann, nach Betätigung des Ruders, gegen den Boden zu stechen. Ein plötzlicher Sturz etwa 30 Meter nach dem Ende der Startschiene beendete den Flug. Flugzeit etwa 12 Sekunden, nicht genau bekannt, weil die Uhr nicht präzise gestartet wurde. Der Hebel zum Abstellen des Motors war gebrochen und die Gleitkufe unter dem Höhensteuer angerissen.» Orville Wright und sein Bruder Wilbur, mit dem er sich bei den Flugversuchen abwechselte, reparierten den Schaden, und um 11 Uhr 20 startete Wilbur zum zweiten Versuch. «Distanz nicht gemessen, aber etwa 55 Meter», steht in Orvilles Tagebuch.

Beim dritten Flug war wieder Orville an der Reihe (keine nennenswerten Notizen), und um 12 Uhr startete Wilbur zu Flug Nummer vier. Dazu Chronist Orville Wright: «Die Maschine begann wieder mit Auf- und Abwärtsbewegungen wie zuvor, aber nach etwa 100 bis 120 Metern hatte er sie viel besser unter Kontrolle und flog einen ziemlich geraden Kurs. So ging es weiter, bis er etwa 240 Meter nach dem Start einen kleinen Hügel erreichte. Da setzten die Schwankungen wieder ein, und plötzlich pfeilte er in den Boden. Der Rahmen des vorderen Höhensteuers war ernsthaft beschädigt [«badly broken up» im Originaltext], aber die Hauptstruktur hatte nicht gelitten. Die Flugdistanz war 852 Fuss [260 Meter] in 59 Sekunden.»

«Nach dem Mittagessen gingen wir nach Kitty Hawk, um ein Telegramm an M.W. [Milton Wright, Vater der beiden] zu senden.» Das Telegramm lautete: «erfolg vier flüge donnerstag alle

gegen einundzwanzig meilen wind gestartet horizontal nur mit motorkraft durchschnittsgeschwindigkeit durch luft einunddreissig meilen längster 57 [sic!] sekunden informiere presse zuhause weihnachten. orville wright.»

Halten wir fest: Die Wrights führten an jenem 17. Dezember total vier Flüge aus. Zwei davon – der erste mit «zirka 12 Sekunden» Dauer eher ein wackliger Hüpfers als ein Flug und der vierte von 59 Sekunden Dauer – endeten mit einem Bruch infolge mangelhafter Steuerbarkeit des Flugzeuges. Vom ersten Hopsor existiert Mr Daniels' berühmtes Bild, welches die fliegende Maschine und den zuschauenden Wilbur Wright zeigt. Vom zweiten gibt es kein Bild und somit keinen Beweis und vom dritten eine Aufnahme des Flugzeugs kurz vor der (hart am Absturz vorbeigehenden) Landung. Zu Flug vier existieren zwei Aufnahmen; die eine zeigt im Vordergrund die Startschiene und weit hinten das Flugzeug, die andere den Schaden von nah, aber keine das Flugzeug in der Luft.

Im National Air and Space Museum in Washington DC ist auf der Plakette unter dem Flugzeug der Gebrüder Wright der folgende Text zu lesen: «Original-Aeroplan der Gebrüder Wright – Die erste angetriebene Flugmaschine «schwerer als Luft» der Welt, in welcher der Mensch frei, kontrolliert und für längere Zeit «sustained» flog – Erfunden und gebaut durch Wilbur und Orville Wright – Geflogen durch diese in Kitty Hawk, North Carolina – 17. Dezember 1903 – Durch eigenständige wissenschaftliche Forschung entdeckten die Gebrüder Wright die Grundlagen des menschlichen Fluges – Als Erfinder, Konstrukteure und Flieger entwickelten sie das Flugzeug weiter, lehrten die Menschen fliegen und eröffneten das Zeitalter der Luftfahrt – Überlassen durch den Nachlass von Orville Wright.»

Historiker haben lange darüber gestritten, welcher der vier Flüge vom 17. Dezember 1903 nun denn der erste «richtige» war. Nach heute vorherrschender Meinung bestimmt nicht der erste; eine Maschine, die zwölf Sekunden lang mehr oder weniger unkontrolliert durch die Luft torkelt und dann abstürzt, hat sicher nicht einen «controlled and sustained flight» absolviert. Eher war's der vierte. Da hatte Wilbur Wright den Vogel immerhin fast eine Minute lang im Griff, und erst in den letzten Sekunden verlor er die Kontrolle. Nur gibt es von diesem Flug leider kein Bild, im Unterschied zum ersten...

Dumm für die Wrights – und vielleicht der Grund dafür, dass im Museum wohl das Datum des ersten Fluges angegeben ist, nicht aber die Zeit, die Distanz und der Pilot. (Diese Angaben stehen auf einem Zusatztext, der aber nur ein Zitat aus einem Zeitschriftenartikel ist; dort werden der erste und der vierte Flug als ungefähr gleichwertig erwähnt.)

So können sich zahlreiche Lexikon-Autoren wenigstens auf «historische Unschärfe» berufen, wenn sie, wie schon oft geschehen, beispielsweise den recht langen vierten Flug als die Geburtsstunde des Motorfluges bezeichnen, als Illustration aber das schmucke Bild vom ersten Hüpfers verwenden.

Ganz falsch ist das sicher nicht. Aber ebenso wenig ist es genau richtig. Dazu kommt, dass das Flugzeug sowohl beim ersten wie beim vierten Flug beschädigt wurde, am Schluss sogar «badly». In der Regel wird (und wurde schon damals) ein Flug dann als erfolgreich bezeichnet, wenn er mit einer kontrollierten Landung endet. Das war beide Male ganz klar nicht der Fall. Wie immer man die Sache ansieht: Die Informationen rund um den ersten Motorflug der Gebrüder Wright sind zumindest zurechtgebogen worden.

Und nicht nur diese. Die geläufige These, wonach Wilbur und Orville ihre jahrelangen Bemühungen um die Eroberung der Luft immer als gleichberechtigtes Brüderpaar unternommen hätten, ist schlicht und einfach falsch. Wilbur war das Genie und die treibende Kraft, Orville sein Assistent und Mitläufer; darin sind sich alle ernsthaften Biographen einig. Dass die Legende Bestand hat, ist einzig auf den Umstand zurückzuführen, dass Wilbur bereits 1912 starb, Orville dagegen erst 1948. Als Nachlassverwalter seines Bruders hatte dieser somit 36 Jahre Zeit, um die Geschichte zu seinen Gunsten zu klittern.

Und er nutzte sie: 1943 erschien die einzige von Orville Wright autorisierte und somit «offizielle» Biographie der Wrights. Fred C. Kelly hiess der Autor, und er war es, der das Märchen

vom harmonischen und gleichgewichtigen Brüderpaar in die Welt setzte.

Auch die Smithsonian Institution, welche das National Air and Space Museum führt, ist nicht über jeden Verdacht erhaben. Bis 1942 behauptete sie, nicht die Wrights hätten den ersten Motorflug vollbracht, sondern deren grosser Widersacher Samuel Pierpont Langley. Tatsächlich war Langley aber nie geflogen, sondern nur abgestürzt. Am 7. Oktober 1903 – gut zwei Monate vor dem Triumph der Wrights – war «The Great Aerodrome», wie Langley sein Flugzeug nannte, nach dem Katapultstart vom Deck eines im Potomac-Fluss verankerten Hausboots sofort und «wie eine Handvoll Mörtel» (so ein anwesender Reporter) ins Wasser geplatzt. Die Smithsonian-Wissenschaftler mussten dies wissen, schliesslich stand es mitsamt Fotografie in der Zeitung. Doch Langley war nicht nur Fluggpionier, sondern, wie der Zufall so spielt, seit 1887 auch Sekretär ebendieser Smithsonian Institution.

Ungereimtheiten allenthalben also, und die Frage drängt sich auf, ob nicht vielleicht die ganze Wright-Geschichte...

Um es vorwegzunehmen: Beweise gibt es nicht, aber Indizien.

Gewichtigstes Indiz ist ein Vertrag zwischen der Smithsonian Institution und dem Nachlassverwalter der Wrights, abgeschlossen am 23. November 1948 (Orville war am 30. Januar 1948 gestorben). Sein Gegenstand ist jene – ohne Beweise – als Originalflugzeug aus dem Jahre 1903 deklarierte Wright-Flugmaschine, die zu jenem Zeitpunkt seit 20 Jahren im Londoner Science Museum ausgestellt war. Die Wrights hatten sie den Briten überlassen aus Zorn über die Machenschaften Samuel Langleys und seiner Lakaien in der US-Wissenschaftsbürokratie. Jetzt, nach ihrem Tod, schien die Zeit der Versöhnung gekommen, das historische Monument sollte in die Heimat zurück. Besagter Vertrag regelte die Details. Und unter Punkt 3d steht das, was unsere Neugier weckt:

«Weder die Smithsonian Institution oder ihre Nachfolger noch irgendein Museum oder eine Agentur, Amtsstelle oder Einrichtung, die im Auftrage der Vereinigten Staaten von Amerika durch die Smithsonian Institution oder ihre Nachfolger verwaltet wird, darf eine Aussage oder eine Anschrift veröffentlichen oder deren Zurschaustellung zulassen, die im Zusammenhang steht oder Bezug nimmt auf irgendeinen

Flugzeugtyp oder eine Flugzeugkonstruktion mit früherem Ursprung als das Wright-Flugzeug von 1903, und behaupten, dass ein solches Flugzeug fähig gewesen sei, einen Menschen aus eigener Kraft im kontrollierten Flug zu tragen.»

Im Klartext: Als Preis für die Überlassung des Wright-Flugzeuges verpflichtete sich die Smithsonian Institution, das «Erstgeburtsrecht» der Wrights für alle Zeiten, unter allen Umständen und selbst wider besseres Wissen zu bewahren.

Wie kommt jemand dazu, einen solchen Passus in einen Vertrag aufzunehmen, es sei denn, er habe einen Grund dazu? Und warum sollte der Vertrag geheimgehalten werden? Er wurde nämlich erst 1975 bekannt, als sich der damalige Chef des National Air and Space Museum und der Nachlassverwalter der Wrights an einer Party lauthals über eine vom Museum beabsichtigte, vom Anwalt aber (mit Hinweis auf den Vertrag) abgelehnte Änderung der Objektbeschriftung am Wright-Flugzeug stritten, wodurch ein zufällig mithörender Historiker zu Recherchen angeregt wurde.

Warum das alles? Sind die Wrights Betrüger und die klugen Köpfe von der Smithsonian Institution ihre Komplizen? Falls der Verdacht

stimmt: Wo könnte das Komplott seinen Ursprung haben?

Die Suche dauert nicht lange. Es gibt Indizien, aber keine handfesten Beweise dafür, dass der erste Motorflug bereits am 14. August 1901 stattgefunden hatte.

Ort des mutmasslichen Geschehens war die Stadt Fairfield in Connecticut, Pilot ein gewisser Gustave A. Whitehead.

Fakt ist erstens: Whitehead hat existiert. Er wurde am 1. Januar 1874 als Gustav Albin Weisskopf im mittelfränkischen Leutershausen geboren und starb unter dem Namen Gustave A. Whitehead am 10. Oktober 1927 in Bridgeport, der Nachbarstadt von Fairfield. Sein Grab liegt in der äussersten Ostocke des Lakeview-Friedhofs von Bridgeport.

Whiteheads Leben war ereignisreich und schon früh vom Wunsch geprägt, fliegen zu können. Mit 13 wurde er Vollwaise. Später eignete er sich umfassende Motorenkenntnisse an, wurde Matrose und je nach Biographie Tagelöhner und Segelflugzeug-Bastler im brasilianischen Recife

Merkwürdiger Vertrag: Die Smithsonian Institution verpflichtete sich, die Wrights für alle Zeiten und unter allen Umständen und selbst wider besseres Wissen als die grossen Fluggpioniere zu verewigen. Was sollte damit vertuscht werden?

und/oder Helfer des Flugpioniers Otto Lilienthal. Widersprüche in den Chronologien lassen den Abstecher zu Lilienthal als höchst unwahrscheinlich erscheinen, doch kannte er dessen Gleiterkonstruktionen erwiesenermassen sehr gut.

1895 stellte ihn die Boston Aeronautical Society, welche sich der Erforschung des menschlichen Fluges verschrieben hatte, als Mechaniker ein, und Whitehead baute in der Folge – mit umstrittenem Erfolg – Gleiter «nach dem Muster von Lilienthal».

1897 zog Whitehead nach Buffalo und später nach Pittsburgh. Dort soll er im April oder Mai 1899 zusammen mit seinem Assistenten Louis Darvarich einen Flugversuch in einem Flugzeug mit Dampfmaschinenantrieb unternommen haben und dabei verunglückt sein. Die Maschine sei «zwischen dem dritten Stockwerk und dem Schornstein» in ein Haus geprallt. Das dürfte angesichts der technischen Umstände Fliegerlatein sein; eher ist anzunehmen, dass Whiteheads Ungetüm gar nie vom Boden wegkam und auf «Höhe Null» in das Haus prallte – wenn es denn überhaupt existierte.

Auch Whitehead weist also zumindest gewisse Wesensmerkmale des Barons von Münchhausen auf, und es empfiehlt sich ein kritischer Umgang mit ihm. Unbestritten ist dagegen, dass die Whiteheads Anno 1900 nach Bridgeport, Connecticut, zogen. Dort baute Gustave eine Werkstatt, beobachtete die Seevögel, las wissenschaftliche Zeitungen, baute mit nachgewiesenem Erfolg – Kunden in New Jersey und an der US-Westküste sind bekannt – extrem leichte Acetylenmotoren und konstruierte Flugzeuge. Und zwar im Alleingang, als Sonderling, ohne Kontakt zu anderen und ohne das Bedürfnis, von der Welt zur Kenntnis genommen zu werden. Fotos seiner Flugzeuge existieren in grosser Zahl, doch zeigt keines der Bilder eine Maschine im Flug.

Fakt ist ferner, dass in der Sonntagszeitung von Bridgeport, dem «Sunday Herald», am 18. August 1901 ein ganzseitiger Artikel erschien, in dem von einem sensationellen Motorflug die Rede war. Ort des Geschehens: ein abgelegenes Feld in der Gemeinde Fairfield bei Bridgeport. Datum: 14. August 1901. Pilot: Gustave A. Whitehead. Reporter: Richard Howell, Sportchef des «Sunday Herald».

Auszüge: «Das Unternehmen begann kurz nach Mitternacht, um keine Aufmerksamkeit zu erregen. [Es folgt eine Schilderung des Transports von Flugzeug und Personal zum Startort. Der Start erfolgte in der Morgendämmerung. Whitehead startet die Motoren.] «Wir können sie nicht mehr halten», schrie einer der Seilmänner [welche das Flugzeug zurückhalten sollten]. «Lasst los!» rief Whitehead zurück. Sie liessen los, und wie sie es taten, schoss die Maschine durch die Luft wie ein Vogel, den man aus dem Käfig befreit. Whitehead war sehr erregt, und seine Hände flogen von einem Teil der Maschine zum andern. Der Zeitungsmann und die beiden Assistenten stan-

den einen Moment still und betrachteten das Luftschiff voller Verwunderung. Dann rannten sie ihm über das leichte Gefälle nach. Es flog jetzt etwa 15 Meter über dem Boden und machte einen Lärm wie das «Tschong, tschong, tschong» eines Aufzugs, der im Schacht niederfährt.»

Nach einem Flug von einer halben Meile (800 Meter) landete die Maschine glatt.

Illustriert war die Reportage nicht mit einer Fotografie, sondern mit einer bis hin zu den Landschaftsdetails exakten Zeichnung, wogegen Whitehead selber mit einer Fotografie porträtiert wurde (Bildunterschrift: «Gustave Whitehead, Specially Photographed for the Herald»). Das weckt Zweifel: Wenn der «Herald» schon extra einen Fotografen mobilisierte, warum dann nicht zur Dokumentation des sensationellen Fluges? Dafür könnte es eine Erklärung geben. Howell war Zeichner, bevor er Journalist wurde, und pflegte seine grösseren Stories immer selbst zu illustrieren. In diesem speziellen Falle kam noch dazu, dass eine Fotografie des schnellen Flugzeuges im morgendlichen Dämmerlicht möglicherweise misslungen wäre.

Offen bleibt aber auch noch eine andere Frage: Warum hat in den vier Tagen zwischen dem Flug und der Veröffentlichung von Howells Artikel keine der vier damals in Bridgeport erscheinenden Tageszeitungen von dem epochalen Ereignis Kenntnis genommen? Auch nach Publikation der Reportage blieb das Echo minim; einzig der «New York Herald» und der «Boston Transcript» gingen darauf ein, allerdings lediglich mit kurzen Meldungen.

Falls Whitehead am 14. August 1901 wirklich geflogen ist oder auch «erst» am 17. Januar 1902, als er zwei weitere Flüge von zwei und sieben Meilen vollbracht haben will, gebührt ohne Zweifel ihm der Ehrenplatz in den Museen und Lexika. Die Frage ist also: Konnte Whitehead überhaupt geflogen sein?

Von Whitehead selber existiert kein Zeugnis. Abgesehen davon, dass er – im Unterschied zu den Wrights – alles andere als ein Geschäftsmann war und seine Arbeiten weder dokumentierte noch irgendwie bekanntmachte, war er als relativ frisch eingewanderter Deutscher kaum fähig, sich in der Sprache seines Gastlandes auszudrücken. Bleibt also die Hoffnung auf Zeugen.

Zwei waren gemäss Reporter Howells Story beim historischen Flug als Assistenten anwesend, nämlich James Dickie und ein gewisser Andrew Cellie. Dickie, bei Whitehead als Gehilfe angestellt, überwarf sich später mit ihm und behauptete, wie Whitehead-Epigonen meinen aus Rache, an jenem Tag gar nicht dabeigewesen zu sein. Der Name «Cellie» erwies sich als Missverständnis; der Mann dürfte Andrew Sülli geheissen haben.

Er war Whiteheads Nachbar, ein eingewanderter Deutscher oder Schweizer (Andreas Zülig?), der Whitehead oft an die Hand gegangen war. Er starb, bevor er befragt werden konnte, und hinterliess keinerlei Aufzeichnungen.

Eine Gruppe verschworener Hobby-Historiker unter Führung des ehemaligen US-Luftwaffenoffiziers William J. O'Dwyer hat es sich in den Kopf gesetzt, das Mysterium «Whitehead» zu enträtseln. Seit nunmehr rund 35 Jahren sucht die Truppe nach Zeugen und Dokumenten – mit abnehmendem Erfolg natürlich. Vor einigen Jahrzehnten war das aber noch anders. Und aus dieser Zeit gibt es einige eidesstattliche Erklärungen, die es wert sind, auszugsweise zitiert zu werden.

Zum Beispiel Frank Lanye, Jahrgang 1876, Anno 1938: «Ich kannte weder Whitehead persönlich, noch wusste ich irgend etwas über seine Flugzeuge. Ich schaute ihm nur beim Fliegen zu.» Oder Cecil A. Steeves, Jahrgang 1887, Anno 1964: «Die vorgelegten Fotos von Whiteheads Flugzeug sind getreue Bilder des Flugzeuges, das er in seinem Hinterhof baute, während er an der Pine Street wohnte. Ich glaube, dass ich eine der letzten lebenden Personen bin, welche dieses Flugzeug fliegen gesehen haben.»

Eine andere Zeitzeugin ist Elizabeth Koteles, Nachbarin der Whiteheads mit Jahrgang 1880.

Sie meinte 1974: «Nein, er ist nicht geflogen; er erhob sich nur wenig und kam dann wieder herunter.» Aus vorgelegten Fotos mehrerer verschiedener Whitehead-Flugzeuge identifizierte Mrs Koteles so-

fort jenes «Modell 21», das den historischen Erstflug ausgeführt haben soll.

Weitere Zeugen haben Whitehead fliegen gesehen, und es ist bemerkenswert, wie ihre Aussagen zumindest im Prinzipiellen übereinstimmen. Und es ist aufschlussreich, wie die Smithsonian Institution auf diese Informationen reagiert: Die Zeugen werden – zum Beispiel in dem Buch «A Dream of Wings» des Smithsonian-Bosses Tom D. Crouch – pauschal und wiederholt als alte Greise verunglimpft, «welche behaupten, sich noch an Vorgänge aus dem Jahr 1901 erinnern zu können». Reagiert so eine Institution, die ihrer Sache sicher ist?

Bisher haben wir uns noch nicht mit der Frage befasst, ob Whiteheads Flugzeug technisch überhaupt flugfähig war. Tatsächlich ist die Konstruktion des «Modells 21» auf den ersten Blick relativ ungläubwürdig. Die beiden Acetylen-Motoren sind zwar leicht und vergleichsweise leistungsfähig – auf diesem Gebiet wird Whiteheads Genius auch von seinen Gegnern nicht angezweifelt. Kopfschütteln verursacht bei Experten jedoch der Umstand, dass eines der Triebwerke ausschliesslich dem Antrieb der vier Räder während der Startphase diente, das andere dem Antrieb des Propellers.

Trotz dieser Eigentümlichkeit spricht vieles dafür, dass der historische Flug vom 14. August 1901 unter flugtechnischen Gesichtspunkten möglich gewesen wäre. Amerikanische Experten haben vor gut zehn Jahren eine relativ getreue Kopie der Whitehead-Maschine (aus modernen Materialien, aber mit Leistungen und Gewichten entsprechend dem Original) gebaut und erfolgreich über Distanzen bis 100 Meter geflogen. Testpilot Andrew Kosch hat seither «keine Zweifel mehr daran, dass Whitehead 1901 mit Motor-kraft geflogen ist». Und in Deutschland sind erste Flugversuche mit einem noch originalgetreueren Gerät im Gange. Aus Sicherheitsgründen wird es mit Go-Kart-Motoren ausgerüstet, weil Acetylen als zu gefährlich gilt.

Erste Flüge ohne eigenen Antrieb und im Schlepptau eines Autos haben Messwerte ergeben, welche die in Amerika gewonnenen Erfahrungen zu bestätigen scheinen.

War Whitehead am Ende doch kein Schwätzer, sondern eine der ganz grossen Figuren der Geschichte?

Noch wissen wir es nicht. Zu viele Fragen sind offen, zu viele Rätsel ungelöst. Unklar ist zum Beispiel, warum Wilbur und Orville Wright den später veremten Whitehead in den Jahren 1901 und 1902 aufsuchten und lange und intensiv mit ihm diskutierten. Anton Pruckner und der bereits zitierte Cecil Steeves, damals Gehilfen des Tüftlers, haben die Besuche unabhängig voneinander bestätigt.

Klärung könnten am ehesten fotografische Beweisstücke zu Whiteheads Aktivitäten bringen. Das Bild eines fliegenden Whitehead-Flugzeuges, soviel steht fest, würde ein Erdbeben auslösen.

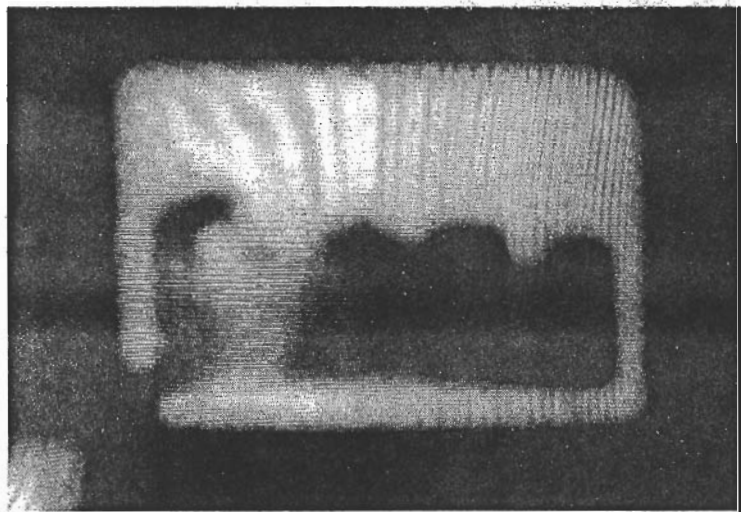
Vielleicht gibt – oder gab – es dieses Bild. Und wenn, dann wurde es ausgerechnet im Buch «A Dream of Wings» des Whitehead-Gegners Tom D. Crouch publiziert. Die Aufnahme zeigt eine Szene aus der ersten Jahresausstellung des Aero-Club von Amerika anno 1905 in New York.

Der eigenbrötlerische Tüftler ohne PR-Geschick hat seine Verdienste überall heruntergespielt. «Diese Flüge sind nichts wert», soll er gesagt haben. «Bevor das Fliegen etwas bedeutet, müssen wir irgendwohin kommen.»

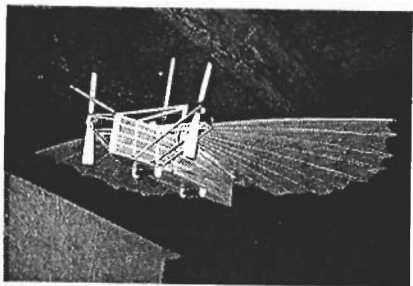


Aus -A Dream of Wings-

1905 wurde die heute verschollene Fotografie einer fliegenden Whitehead-Maschine höchstwahrscheinlich gezeigt. Versuche, das Bild aus dem Ausstellungsfoto (oben) zu vergrößern, sind gescheitert (unten)



• Probe aufs Exempel



Sepp Moser

Das Whitehead-Flugzeug als Modell

Hermann Betscher ist vorsichtig: «Nein, ich behaupte nicht, Weisskopf sei vor den Wrights geflogen. Ich will nur die Tatsachen ergründen.» Als Erster Vorsitzender der Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weisskopf tut er dies mit Herz und Kopf, aber leider fast ohne Geld. Die Stadt Leutershausen hat für ihren unstrittenen Flieger-Bürger ein kleines Museum eingerichtet, ein Denkmal erstellt und eine Strasse nach ihm benannt. Doch damit hat es sich. Kreditkürzung. Der «Aufbau Ost» geht vor.

Fronarbeit steckt auch hinter den Flugversuchen, die Betschers Verein derzeit mit einem Nachbau des Weisskopf-Fliegers im Massstab 1:1 anstellt. Das Ziel des Unternehmens, nämlich der Nachweis der prinzipiellen Funktionstüchtigkeit des Weisskopf-Konzepts, ist in greifbare Nähe gerückt. In diesen Tagen soll der lange vorbereitete Flug stattfinden.

Alle Luftfahrer waren eingeladen worden, an dieser Ausstellung ihre Flugzeuge oder zumindest Fotos von ihnen zu präsentieren. Viele taten es, die Wrights lehnten ab (warum? Sie hatten ja Bilder zuhauf), und über die Reaktion von Whitehead ist nichts bekannt. Interessant ist hingegen eine in die Veranstaltung integrierte private Fotoausstellung des Luftfahrtfotografen William J. Hammer. Sie belegte eine ganze Präsentationswand und ist auf dem fraglichen Bild sehr gut zu erkennen. Alle Bilder dieser Ausstel-

lung stammten von Hammer selber, mit sechs Ausnahmen. Diese hatte Hammer von Whitehead erhalten. Vier der Bilder sind, zu einem Block zusammengefasst, unmittelbar über dem Hut des in der linken unteren Bildecke stehenden Ausstellungsbesuchers zu erkennen, zwei weitere oben und oben rechts davon. Fünf dieser sechs Fotos sind leicht als Bodenaufnahmen des Whitehead-Flugzeuges von 1901 bzw. des Whitehead-Motors zu identifizieren. Unklar ist, was das sechste Bild darstellt, jenes oberhalb rechts vom «Viererblock». Versuche, es mit elektronischen Mitteln «aufzupäppeln», ergaben kein eindeutiges Resultat; das Bild ist sehr unscharf. Mit grösster Wahrscheinlichkeit zeigt es ein offenes Feld mit vier dunklen Bäumen im Hintergrund, vorne links den Kopf und eventuell den Oberkörper einer Person und darüber hellen Himmel. Wie, muss man sich fragen, kommt ein Mensch dazu, an einer Aeronautik-Ausstellung das Bild einer Landschaft mit Himmel zu präsentieren, wenn nicht in diesem Himmel noch irgendwo ein Flugzeug hängt?

Die Zeitschrift «Scientific American» vom 27. Januar 1906 könnte die Antwort geben. Darin findet sich ein Bericht über besagte Luftfahrtausstellung. Der Reporter beklagt, dass keine Fotografien von fliegenden Flugmaschinen zu sehen gewesen seien – mit einer Ausnahme: «Eine einzige, verschwommene Fotografie einer grossen, vogelähnlichen Maschine, von Whitehead im Jahre 1901 gebaut, war die einzige Foto eines motorgetriebenen Flugzeuges im Flug.»

«Bingo!» könnte man sagen, die Wrights wären entthront, wenn dieses Bild irgendwo zu finden wäre. Doch es ist verschollen. Untergegangen? Zum Verschwinden gebracht?

Halten wir fest: Die Gebrüder Wright haben im Dezember 1903 ohne Zweifel einen Flug von 57 oder 59 Sekunden Dauer ausgeführt. Er gilt heute als der erste richtige Motorflug der Welt, ist aber fotografisch nicht dokumentiert. Gustave Whitehead behauptete, bereits im August 1901 geflogen zu sein. Auch hierfür gibt es keinen Beleg. Beide Ansprüche werden dagegen durch Zeugenaussagen gestützt.

Die Smithsonian Institution hat bezüglich des ersten Motorfluges bis 1942 nachweislich Geschichtsfälschung betrieben. 1948 unterzeichnete sie einen Vertrag, in dem sie sich verpflichtete, den Anspruch der Gebrüder Wright unter allen Umständen permanent zu unterstützen. Seither tut sie alles, um Zeugenaussagen zugunsten Whiteheads zu diskreditieren.

In einem Satz: Das Rätsel bleibt ungelöst, der Thriller geht weiter.