

suche fanden auf dem Exerzierplatz der hannoverschen Garnison statt, wo Jatho eine angemietete, geräumige Halle nutzte. Das Fluggelände war ca. 1000 Meter breit und 3000 Meter lang. In einer Beschreibung heißt es: „Sie eigne sich zu Flugversuchen ganz vorzüglich, da weder Bahn, noch Wald, noch Häuser in der Nähe sind und sie in wenigen Minuten mit der Straßenbahn zu erreichen ist. Jedenfalls gibt es in Hannover keinen geeigneteren Flugplatz.“¹⁰ Immer wieder modifizierte Jatho seinen Dreidecker. Er experimentierte später auch mit Ein- und Zweidecker-Flugzeugentwürfen und gründete nach Jahren kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges in Hannover auch ein eigenes Flugzeugwerk.¹¹ Doch mit den Hannoverschen Flugzeugwerken gelang Karl Jatho nicht der große technische und wirtschaftliche Durchbruch.¹² Er gehörte aber in der Frühzeit der deutschen Luftfahrt zu den experimentierfreudigsten deutschen Flugpionieren.

Der Däne J. C. Ellehammer versucht, beim Luftspektakel von 1908 in Kiel zu fliegen

In den Tagen der ersten Aviatiker waren Flugtage im In- und Ausland große Mode. Den Anfang machte in Deutschland die Stadt Kiel. Der 1906 gegründete Verkehrsverein war bei der Flugschau-Veranstaltung um einiges voraus, als er 1908 ein Preisfliegen für Flugmaschinen schwerer als Luft ausschrieb. Verlangt wurde ein Flug von mindestens einer Minute. Das geplante Luftfahrtspektakel, damit der erste Flugtag in Deutschland, fand am 28. Juni 1908 im Rahmen des Kieler Sportfestes statt. Mitinitiator dieses Flugtages war Hauptmann Alfred Hildebrandt, ein Lehrer im Königlich Preußischen Luftschifferbataillon in Berlin, der sich früher schon sehr stark in Preußen für die Förderung der

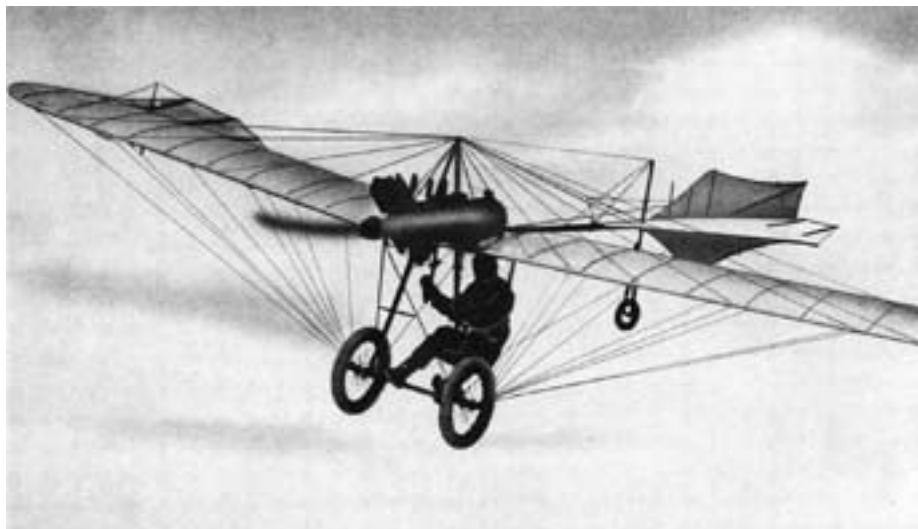


Der Däne J. C. H. Ellehammer beim Flugtag in Kiel am 28. Juni 1908

Heeres-Fliegerei einsetzte. Tatsächlich gingen für diesen städtischen Flugtagaufruf einige Pilotenmeldungen ein. Aber nur einer der angemeldeten Aviatiker, der dänische Ingenieur Jakob Christian Ellehammer (1871–1946), war zu einer Vorführung bereit. Ellehammer war Inhaber einer Werkstatt in Kopenhagen, wo er seine Flugapparate wie auch die Motoren baute. Ellehammer hatte sich bereits am 12. September 1906 auf der Ostseeinsel Lindholm mit einem Eindecker, angetrieben durch einen Dreizylindermotor mit 12 kW (18 PS) Leistung, 42 Meter in 4 Sekunden durch die Luft bewegt.¹³ Dies geschah jedoch nicht im freien Flug, sondern auf einer Kreisbahn mit einem Seil in der Mitte, an einem Pfosten befestigt.¹⁴ Ellehammers Flugmaschine in Kiel, ein Doppeldecker, war mit einem selbst konstruierten luftgekühlten Dreizylinder-Motor mit 12 kW (18 PS) Leistung ausgerüstet.¹⁵ Ellehammer gelang nur ein einziger längerer Luftsprung von 47 Metern in etwa zwei Metern Höhe.¹⁶ Bei der Landung wurde das Fluggerät beschädigt und die Versuche mussten eingestellt werden. Trotzdem war die Begeisterung der Zuschauer in Kiel groß. Ellehammer erhielt für dieses Unternehmen den mit 5.000 Goldmark dotierten Preis für den ersten öffentlichen Motorflug im Deutschen Reich.¹⁷

Hans Grade erprobt sein Flugzeug auf dem Exerzierplatz der Magdeburger Garnison

Hans Grade (1879–1946), geboren am 17. Mai 1879 in Köslin in Pommern, gehörte zu den großen deutschen Flugpionieren der Anfangszeit. Er war Konstrukteur, Flugzeugbauer und später Fluglehrer. Er hatte während seiner Militärdienstzeit 1907/08 in Magdeburg einen Dreidecker konstruiert, der von einem 27 kW (36 PS) Sechszylinder-Zweitaktmo-



Grade Eindecker im Fluge im Oktober 1909 auf dem Flugfeld in Bork

tor eigener Konstruktion angetrieben und im Frühjahr 1909 auf dem Crakauer Anger in Magdeburg erprobt wurde. Danach baute Grade seinen berühmten Eindecker, mit dem er Ende Oktober 1909 in Johannisthal den ersten Lanz-Preis der Lüfte in Höhe von 40.000 Reichsmark gewann.¹⁸ Mit dem Bau seines Eindeckers „Libelle“ begann Grade im Juni 1909. In zweieinhalb Monaten wurde er in der Magdeburger Werkstatt fertiggestellt.¹⁹ Erprobt wurde er aber erst auf dem Flugfeld „Mars“ bei Bork in der Mark südwestlich Berlins, wohin Grade im August 1909 umgezogen war. Dieser Eindecker hatte zunächst einen neuen 9 kW (12 PS), von Grade entwickelten Vierzylinder-Zweitaktmotor mit Magnetzündung eingebaut. Mit dem Gewinn des Lanz-Preises und weiterer Preise von nationalen und internationalen Flugwettbewerben konnte Grade den Aufbau und den Betrieb seiner Flugzeugfabrik, den „Hans Grade Flieger-Werken“ in Bork, finanzieren. Das Flugfeld wurde dann bis 1917 für die Schulung der Flugschüler und das Einfliegen der dort bis 1914 gefertigten Grade-Flugzeuge genutzt.²⁰



Links: Dornier-Eindecker „T II“ (1910) im Fluge

Hermann Dornier macht Gleitflugversuche auf einer Wiese

Zu den vielen deutschen Flugpionieren, die in der Zeit von 1905 bis 1910 versuchten, zuverlässige Fluggeräte zu entwickeln, gehörte auch der in Wittenberg geborene Hermann Dornier (1882–1963).²¹ Seine ersten Gleitflugversuche unternahm er an der Ostseeküste von Cranz in Ostpreußen. Nach seinem Diplom-Examen 1906 nahm Dornier seine Gleitflugversuche im Sommer 1908 in einem Eindecker auf Rädern in Deutsch-Wusterhausen wieder auf.²² Im Gegensatz zu Otto Lilienthal, der die Schwerkraft als Antrieb für seine Gleitflüge ausnutzte und von erhöhter Stelle abwärts glitt, wählte Dornier den waagerechten Flug und ließ sich von einem galoppierenden Pferd über eine Wiese schleppen. Er erreichte damit Flüge von 80 Metern Länge und 7 Metern Höhe. Da für seine Fluggeräte kein geeigneter Motor aufzutreiben war, konstruierte Dornier selber einen Vierzylinder-Reihenmotor mit 18 kW (24 PS) Leistung.²³ Die kleine Firma G. Schwager in Berlin baute ihn 1908. Für die Konstruktion des Flugapparates hatte er die finanzielle Unterstützung des Berliner Vereins für Luftschiffahrt. Mit einem Eindecker und diesem Motor nahm Hermann Dornier im September 1909 an der „Internationalen Flugwoche“ in Johannisthal teil. Die französischen Flieger ließen ihm zwar keine Chancen, doch er konnte manches von ihnen lernen. Am 11. Juli 1910 gelang es Dornier, den 3. Lanz-Preis der Lüf-

te zu erringen. Zwei Wochen danach erhielt er den Pilotenschein Nr. 18. Nun gründete Dorner im September 1910 sein eigenes Unternehmen und bezog in Johannisthal den Flugplatzschuppen Nr. 9. Nur wenige Flugschüler in der Ausbildung, Unfälle und die ablehnende Haltung der preußischen Heeresverwaltung gegenüber dem Kauf seiner Flugzeuge veranlassten Dorner 1913 zur Aufgabe seines Betriebes.

Fritz Pullig probt 1909 auf dem Flugfeld Hangelar bei Bonn

Das Flugfeld Hangelar bei Bonn nutzten schon lange Zeit die dort stationierten militärischen Einheiten als Übungs-, Exerzier- und Paradeplatz. Auch Fritz Pullig diente bei dem in Bonn stationierten Infanterie-Regiment Nummer 160, in dessen Exerzierhalle er im Frühjahr 1909 sein Fluggerät baute. Es ähnelte den Doppeldeckern der Gebrüder Wright. Am 17. Juli 1909 flog Fritz Pullig mit seinem Flugapparat auf der Hangelarer Heide. In etwa sechs Metern Höhe legte er eine Strecke von 400 Metern zurück. Der Doppeldecker wurde dazu im Schlepp eines Automobils ca.



Werntgens Flugmarke

40 Sekunden über das Heidegras gezogen. Dieser Tag galt als das Anfangsdatum des Flugfeldes Bonn/Hangelar.²⁴ Pulligs Flugversuche dauerten nicht lange, doch die Bonner Sektion des 1902 gegründeten Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt e. V. und die Bonner Militärverwaltung unterstützten weiterhin die fliegerischen Aktivitäten auf diesem Flugfeld. Zum ersten Hangelarer Flugtag am 15. Oktober 1911 zeigte auch der Kölner Bruno Werntgens (Pilotenschein Nr. 40) mit Passagier seine Flugkünste. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges belegte das preußische Militär das Flugfeld zunächst mit 14 Flugzeugen des Etappen-Flugzeugparks 2. Nach Kriegsende wurde Hangelar 1927 offiziell ein ziviler Flughafen zweiter Ordnung und Verkehrslandeplatz. Die Flugzeugfirma Raab-Katzenstein aus Kassel eröffnete 1927 in Hangelar eine Flugschule. In den dreißiger Jahren erprobten die Brüder Reimar und Walter Horten dort mehrere ihrer Motorsegler und Nurflügelflugzeuge. Im Jahr 1937 wurde Hangelar bis März 1945 Luftwaffenstützpunkt. Nach dem Luftfahrtneubeginn 1952 mit dem Segelflug wurde der Flugplatz später ein wichtiger Standort der BGS-Fliegerstaffel West, heute der Bundespolizei-Fliegerstaffel.²⁵ Damit ist Bonn/Hangelar das älteste deutsche Flugfeld, das von seiner Anlage im Jahre 1909 bis in die Gegenwart als öffentlicher Verkehrslandeplatz genutzt wird.

Die Idee einer Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung wandert 1908 von München nach Frankfurt am Main

Am 10. Juli 1909 wurde in der neu gebauten Festhalle auf dem Ausstellungsgelände im Westen der Stadt Frankfurt die weltweit erste „Internationale Luftschiffahrt-Ausstel-