

Flugpionier Gustav Weißkopf

Ihm gelang am 14. August 1901 der erste Motorflug

In den frühen Morgenstunden des 14. August 1901, unweit von Bridgeport, im US-Staat Connecticut, hob ein schnittiger Eindecker vom Boden ab. Am Steuer sein Erfinder und Konstrukteur der gebürtige Leutershausener Gustav A. Weißkopf. Eine halbe Meile weit trug ihn dieser Flug mit seiner „Nr. 21“, angetrieben durch von ihm selbst gebaute Motoren. Weißkopf, der in die USA eingewanderte Franke, landete seine Flugmaschine sanft und unbeschädigt. Zwei Jahre, vier Monate und drei Tage vor dem Flug der Gebrüder Wright gelang damit dem Pionier Weißkopf der erste Motorflug.

Auf dem Höhepunkt seiner Schaffensperiode war Weißkopf sehr erfolgreich und bekannt; wurde dann aber beschimpft, als Schwindler denunziert und letztendlich totgeschwiegen. Jahre nach seinem Tod, als sich die durch Kriege geschürte Aversion und Antipathie und die damit verbundene Vorein-

genommenheit zu legen begann, als sich für den Flugpionier eine Chance der Anerkennung abzuzeichnen schien, wurde der aus Deutschland stammende Weißkopf das Opfer einer vertraglichen Abmachung. Geschlossen wurde dieser Vertrag zwischen den Erben der Wrights und dem Smithsonian Institut. Letzteres stellt sich bis heute allen möglichen Begutachtungen des angesammelten Beweismaterials in den Weg.

Am 1. Januar 1874 wurde Gustav Albin Weißkopf als zweites Kind der Eheleute Babette und Karl Weißkopf – letzterer war Bauaufseher beim Eisenbahnbau – in Leutershausen bei Ansbach im mittelfränkischen Bayern geboren.

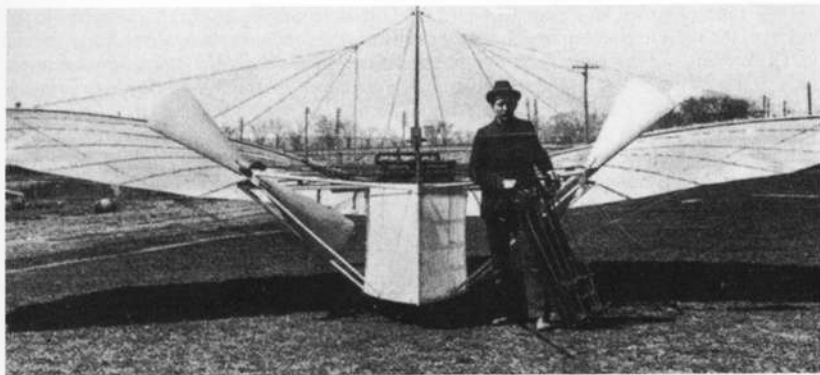
Bereits als kleiner Junge brachten ihn seine Papierdrachenexperimente und Luftfahrtfantasien den Spitznamen „der Flieger“ ein. Schon sehr früh interessierte er sich für den



Flugpionier Gustav A. Weißkopf



Luisa Weißkopf, geb. Tuba



Weißkopf vor seiner „Nr. 21“. Mit ihr gelang der erste Motorflug am 14.08.1901

Vogelflug und begann mit einem Freund Vögel zu fangen. Sie banden den Tieren Bindfäden an die Beine und beobachteten so den „gefesselten“ Vogelflug. Die Polizei verbot den jungen Forschern diese Tierquälerei. Gustav war aber kein bloßer Träumer; in ihm regte sich ein starkes Interesse für die Technik. Und so stand er eines Sonntags sogar mit seinen guten Schuhen in einem Bach, um Wasserräder auszuprobieren.

Seine unbeschwernte Kindheit und das Familienleben nahmen bald ein jähes Ende; mit dreizehn Jahren wurde er Vollwaise. Er erlernte das Schlosserhandwerk und eignete sich einiges über den Motorenbau an. Er fuhr nach Hamburg und wurde dort 1888 von der Besatzung eines Seglers „schanghait“. 1889 kehrte Weißkopf noch einmal nach Deutschland zurück und schloß sich einer Familie an, die nach Brasilien auswanderte. Er fuhr von dort aus mehrere Jahre zur See, und es gibt nur spärliche Hinweise auf seinen Verbleib. Über die Jahre hinweg bewahrte er sich seinen Hang zum Fliegen. An Bord verschiedener Schiffe wurde er mit Takelage, Wind und Wetter vertraut und es bot sich ihm Gelegenheit, See- und Landvögel zu beobachten sowie Englisch zu lernen. Weißkopf notierte sich während dieser Zeit einen Zeitungsartikel, in dem die Frage gestellt wurde, warum es dem schöpferischen Menschen eigentlich versagt bleiben soll, nach den Weltmeeren

nun auch das „Luftmeer“ beherrschen zu lernen. Später erlitt Weißkopf Schiffbruch, landete 1894 schließlich in den Vereinigten Staaten und beschloß, für immer dort zu bleiben.

Für das Jahr 1897 sind seine Versuche mit Segelflugzeugen in Boston belegt. Im Auftrag der Bostoner Aeronautical Society wurde Weißkopf von dem Verleger J. B. Millet für das Bauen und Fliegen von Segelflugzeugen eingestellt. Es entstanden mehrere Segelflugzeuge, von denen eines dem Lilienthalgleiter nachempfunden war, welches auch tatsächlich für kurze Strecken vom Boden abhob. Albert B. C. Horn, ein Assistent, schrieb: „*ein Leichtgewicht wäre wohl weiter geflogen als Weißkopf...*“. Aus Zeitungen geht hervor, daß Weißkopf 1897 in New York bei der Spielzeug- und Sportartikelfirma Horsman angestellt war, dort Drachen baute und steigen ließ.

Er lernte seine zukünftige Ehefrau, die eingewanderte Ungarin Luisa Tuba, kennen. Beide heirateten in Buffalo am 24. November 1897. Auf dem Trauschein gibt er seinen Beruf als „Aeronaut“ an.

Für die folgenden zwei Jahre ist Weißkopfs Aufenthalt u. a. in Baltimore nachweisbar. Aus Zeitungsartikeln geht hervor, daß er Versuche mit Segelflugzeugen unternahm. Ferner ist belegt, daß er während dieser Zeit auch an Motoren arbeitete.

1899 fand er Arbeit in einem Kohlebergwerk bei Pittsburgh. Hier lernte er Louis Darvarich kennen, mit dem er sich anfreundete. Dieser ging Weißkopf beim Flugzeugbau zur Hand. Eine eidestattliche Erklärung vom 19. Juli 1934 bestätigt, daß Darvarich, als Beteiligter, Zeuge eines exzeptionellen Ereignisses von flughistorischer Relevanz geworden war. „Es war entweder im April oder im Mai 1899, als ich zugegen war und mit Mr. Whitehead flog, dem es gelang, seine von einem Dampfmotor angetriebene Maschine vom Boden abzuheben. Der Flug in etwa 8 m Höhe erstreckte sich etwa über eine Meile. Er fand in Pittsburgh statt und zwar mit Mr. Whiteheads Eindecker. Dabei gelang es uns nicht, ein dreistöckiges Gebäude zu umfliegen, und als die Maschine abstürzte, trug ich von dem Dampf schwere Verbrennungen davon, denn ich hatte den Kessel beheizt. Deswegen mußte ich einige Wochen im Krankenhaus verbringen. Ich erinnere mich genau an den Flug. Mr. Whitehead war unverletzt, denn er hatte im Vorderteil der Maschine gesessen und sie von dort gelenkt.“

Es gab Leute, die sich an den Flugzeugabsturz erinnerten. So berichtete der Feuerwehrmann Martin Devane, den man an den

Unfallort gerufen hatte: „.... ich glaube, ich kam unmittelbar nach dem Aufprall der Maschine an, die einen Wohnhausneubau aus Backstein auf dem O'Neal-Anwesen gerammt hatte. Ich erinnere mich auch an einen Verletzten, der ins Krankenhaus gebracht wurde. Den Erfinder Gustave Whitehead konnte ich auf einem mir gezeigten Bild identifizieren.“

Von Pittsburgh zog Weißkopf im Jahre 1900 nach Bridgeport. Im Keller einer Mietwohnung begann er im Sommer 1901, nach seiner Tagschicht, bis tief in die Nacht hinein an Flugzeugentwürfen zu arbeiten und Motoren zu bauen. Hinter dem Haus baute er sich bald eine kleine Werkstatt. Junius Harworth, der oftmals Weißkopf zur Hand ging, erinnert sich, daß der Erfinder nach dem Werkstattbau sich an die Instandsetzung und Modifizierung einer aus Pittsburgh mitgebrachten „Dampfmaschine“ machte. Diese war bei einem früheren Versuchsflug beschädigt worden. Die Maschine lief nach der Überholung einwandfrei.

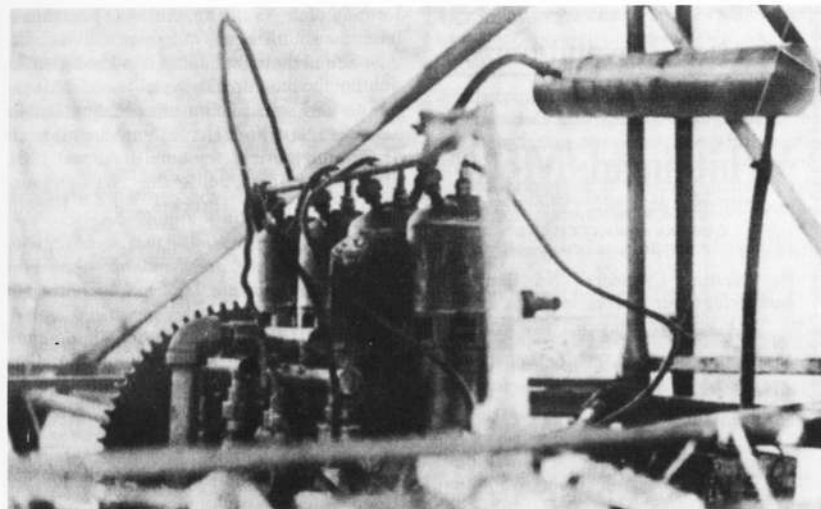
Weißkopf erwarb sich rasch einen Ruf als Maschinenbauer. Dadurch wurde ein junger Einwanderer, namens Anton Pruckner, der gerade eine vierjährige Werkstattausbildung



Louis Darvarich, Zeuge eines Ereignisses von flughistorischer Relevanz.



Anton Pruckner, der zu Weißkopfs wichtigsten Assistenten avancierte

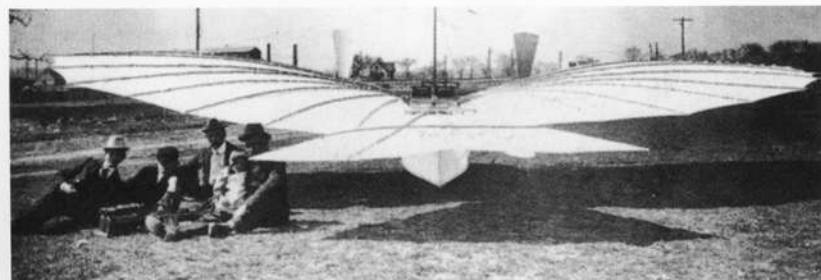


4-Zylinder Weißkopf-Motor, luftgekühlt, mit Fallspeisung

in Ungarn abgeschlossen hatte, auf ihn aufmerksam. Der Maschinenbauer Pruckner schloß sich Weißkopf an und avancierte mit der Zeit zu dessen wichtigsten Assistenten.

Es ergab sich, daß das Jahr 1901 Weißkopfs arbeitsreichstes und bedeutsamstes wurde. Dem historischen Flug vom 14. August 1901 waren viele kurze „Hüpfen“ vorangegangen, die auf wesentliche Fortschritte hindeuteten und den Pionier zu ständig größeren Bemühungen antrieben. Zu jener Zeit experimentierte er mit einem Flugapparat, dessen zurückklappbare Tragflächen den Transport

durch die Stadt erleichterten, um an einen geeigneten Startplatz zu kommen. Weißkopfs „Nr. 21“ war ein gefällig aussehender Eindecker mit Tragflächen, ähnlich den Fledermausflügeln, von 36 Fuß Spannweite. Er flog diesen im Sommer 1901 von der Howard Avenue East nach Wordin, Avenue, entlang der Grenzlinie eines dem Gaswerk gehörenden Geländes. Wie sich Harworth erinnerte, wurde die Maschine nach der Landung einfach herumgedreht und ein weiterer „Hüpfen“ zurück zur Howard Avenue unternommen. Diese Versuchsflüge waren für den späteren Erfolg sehr wichtig.



Weißkopf, im Schoß Tochter Rose, mit Bekannten hinter seiner „Nr. 21“

Aviation Revolutionized

The Latest—The Best Constructed—
The Lightest—The World Famous—

Whitehead Motor

Designed by the well-known Engineer
and Motor Expert,

GUSTAVE WHITEHEAD

—That alone tells you what it is.

No Bursting Cylinders—No Cams—
No Springs—or Valves to Work Loose

Easy Running Vibration Negligible

Absolutely Nothing to get Out of Order.

Runs as smooth as an Electric Motor as
long as the fuel lasts.

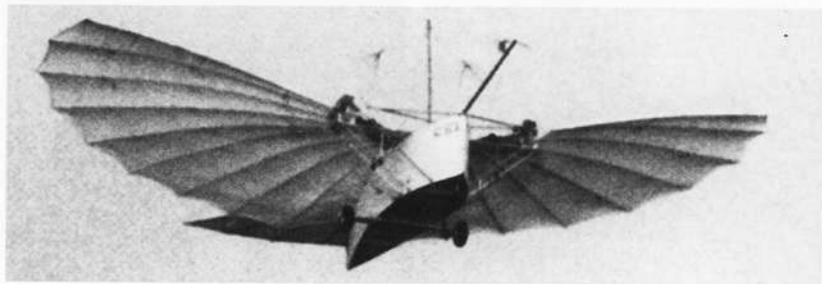
Im „Bridgeport Herald“ (einem Sonntagsblatt) wurde am 18. August 1901 von einem Flug am 14. August berichtet, der sich über eine „ganze“ halbe Meile erstreckte. In dem Bericht heißt es, daß Richard Howell, der Herausgeber der Zeitung und James Dickie und Andrew Celli, Weißkopfs Assistenten und der Erfinder selbst vor Ort in Fairfield anwesend waren. Nach einem ersten Versuch mit Ballast wurde dieser entfernt und Weißkopf bediente das Steuer selbst. Nach dem Starten der Propeller konnten Dickie und Celli die Maschine kaum am Boden halten. Auf Weißkopfs Ausruf hin ließen die beiden los, und „dann standen der Zeitungsmann und die Assistenten sprachlos da und beobachteten das Luftschiff mit Verwunderung ... wie es etwa 50 Fuß über dem Boden dahin flog ...“.

Dem Piloten gelang es, ein paar Kastanienbäume zu umfliegen, indem er sich auf die eine Seite lehnte und damit den Eindecker in Schräglage brachte. Dann stellte er die Motoren ab und setzte behutsam auf dem Boden auf. Der „New York Herald“ und das „Boston Transcript“ berichteten am 19. August 1901 über das Ereignis; selbst die „Wiener Luftschiffer Zeitung“ druckte einen Bericht davon.

Anton Pruckner, der Weißkopf bei vielen Flügen assistiert hatte, leistete folgenden Eid: „Ich schwöre, daß ich bei dem Flug am 14. August 1901 dabei gewesen bin. Dieser Flug erstreckte sich über etwa eine halbe Meile und hob die Maschine ungefähr 50 Fuß in die Luft. Das Flugzeug zog einen Halbkreis und landete ruhig und ohne Schaden für den Flugkörper und Piloten Mr. Weißkopf.“ Ferner versicherte Junius Harworth in einer eidesstattlichen Erklärung, daß „... ich am 14. August 1901 zugegen war, als Mr. Weißkopf seine durch Motor und Propeller angetriebene Maschine bei Lordship im Bundesstaate Connecticut flog ... was etwa vier Minuten in Anspruch nahm“.

An Testtagen unternahm Weißkopf mehr als nur einen Flug, es sei denn, daß die Maschine zu Schaden gekommen wäre. Abweichungen von Zeugenberichten vor einander (Distanz, Höhe, Zeit) erklären sich aus der Tatsache, daß am 14. August 1901 vier Flüge vorgenommen wurden.

Es war vor allem Weißkopfs eigene Unzufriedenheit mit dem Geleisteten, die wesentlich dazu beitrug, daß er unbekannt blieb. Zu



Flugfähiger 1:1 Nachbau von Weißkopfs legendärer Flugmaschine „Nr. 21“

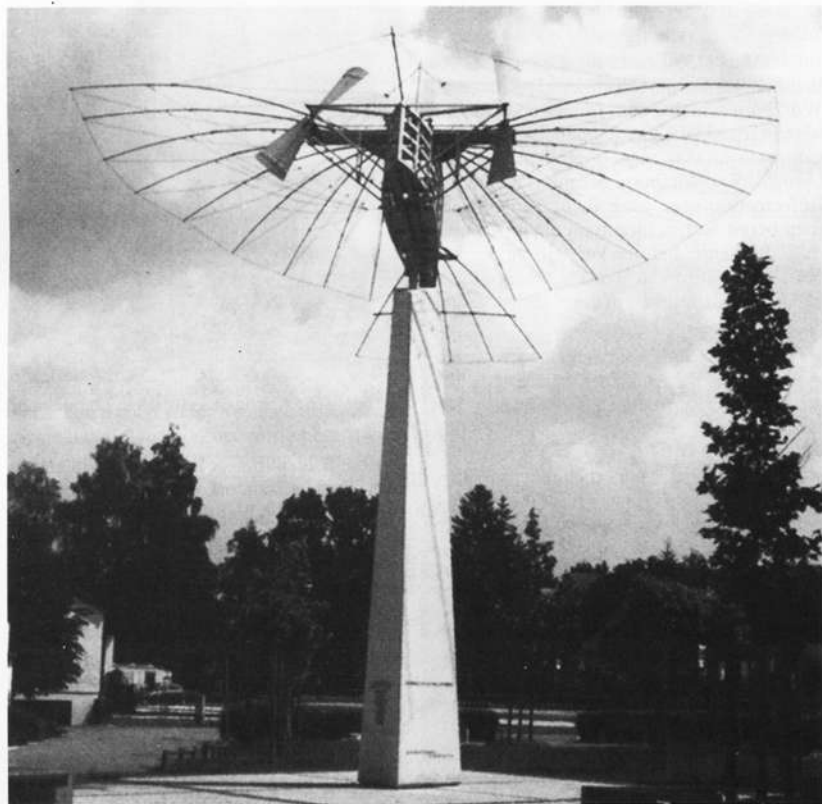
Pruckner sagte er einmal: „Diese Flüge taugen alle nichts, weil sie nicht lange genug anhalten. Hinfliegen können wir noch nicht überall. Das Fliegen wird erst dann eine Bedeutung erhalten, wenn wir jederzeit an jeden beliebigen Ort fliegen können“.

Als eine um die andere seiner Entdeckungen fremden Leuten als Verdienst zugerechnet wurde, die sich vor aller Welt ihrer Pionierleistungen auf diesem Gebiet brüsteten, und andere ihn mit dem Flugzeugbau überflügelten, verlor Weißkopf die Lust. Mit dem Ersten Weltkrieg kamen dann noch Verunglimpfungen sowie Vorurteile gegenüber Deutschen hinzu. Am 10. Oktober 1927, im

Alter von nur 53 Jahren, starb Weißkopf in Fairfield, Connecticut, USA.

Das Flugpionier-Gustav-Weißkopf-Museum in Leutershausen (zwischen Rothenburg o.d.T. und Ansbach gelegen) zeigt in anschaulicher, umfassender Weise Leben und Werk dieses – bis heute unberechtigter Weise immer noch im Schatten der Gebrüder Wright stehenden – Flugpioniers aus Franken.

Das Museum ist geöffnet von Ostern bis einschließlich Oktober Mi, Di, Do, Fr von 10.00–12.00 Uhr Mi und So 14.00–16.00 Uhr sowie nach vorheriger Vereinbarung bei der Stadtverwaltung 91578 Leutershausen
(Tel. 0 98 23-9 51-0 / Fax 0 98 23-9 51-50)



Denkmal für Gustav Weißkopf in Leutershausen/Mfr.

Ökumene im 17. Jahrhundert

Evangelische Pfarreien unter dem Patronat des Würzburger Stiftes Neumünster

Eine eigenartige geschichtliche Zwischenstellung hat das früher zur Reichsstadt Rothenburg, jetzt zu Nordwürttemberg gehörige Gebiet der „Landwehr“ im nordöstlichen Zipfel des Landkreises Crailsheim. Viele interessante Urkunden und Akten hierüber birgt das Archiv der Stadt Rothenburg. Darunter befindet sich ein Bericht aus dem Jahre 1660, der erklärt, wie in diesem Gebiet die Besetzung der reformierten Pfarreien gehandhabt wurde.

Ums Jahr 1550 hatte die Reichsstadt Rothenburg ihr Gebiet reformiert. Das Hochstift Würzburg schickte aber immer noch altgläubige Pfarrer in die Gemeinden, die sich dagegen wehrten. Da man in Rothenburg nicht abrupt mit Würzburg brechen wollte, die Reformation aber auch nicht zurückzunehmen bereit war, schloß man einen Kompromiß, der heute, bei der Versteifung der konfessionellen Fronten, ein rührender Beweis für die Großzügigkeit in einer längst vergangenen Zeit ist:

Der katholische Domdechant zu Würzburg ernannte die evangelischen Pfarrer von Wildentierbach, Leuzendorf und anderen Dörfern dieses Gebietes. Die evangelischen Pfarrer mußten den katholischen Würdenträger als ihren Oberherren anerkennen, ihm Handtreue geben und sogar ein evangelisches Glaubensexamen vor ihm ablegen, um dann in evangelischer Verkündigung ihre Gemeinden betreuen zu können.

Und da findet sich nun ein Bericht aus dem Jahre 1660, wie die beiden evangelischen Pfarrer Utz und Stock nach Würzburg reisten, versehen mit einem Schreiben der Stadt Rothenburg, und wie es ihnen in Würzburg erging.

Als sie in Würzburg ankamen, war der Oberpfarrherr des Neumünsters, dem sie unterstanden, nicht anwesend; er war mit dem Weihbischof auf einer Dienstreise unterwegs.



Evangelische Kirche St. Andreas in Lenzenbronn

Unsere beiden Pfarrer hatten von Wildentierbach und Leuzendorf von ihren Hausfrauen eine ordentliche Wegzehrung mitbekommen, um sich in Würzburg gebührend zu stärken. Aber der Bruder des Oberpfarrers, ein Magister, ließ nicht zu, daß sie sich aus ihrem Proviantsack verpflegten, vielmehr berichteten die beiden, daß sie „zu Mittag mit speiß und tranckh wol tractieret, nach gehaltener Mahlzeit von vermelten Herrn Magister in der Stadt herumb geführet und waß denkwürdig zu sehen gezeiget worden.“

Als am Abend dann der Oberpfarrer von seiner Reise zurückkam, ließen sich die beiden Pfarrer bei ihm melden. Der Oberpfarrer aber hatte noch einige Dienstbesprechungen