

Zeitschrift: Neue Schweizer Rundschau
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 7 (1939-1940)
Heft: 7

Artikel: Der fliegende Mensch in der Dichtung [Fortsetzung]
Autor: Muschg, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-759125>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der fliegende Mensch in der Dichtung

Von Walter Muschg

III

Eine der grossartigsten Konzeptionen des jungen Goethe, der Entwurf zu einem Epos vom Ewigen Juden, gipfelt in den erhaltenen Bruchstücken in einer Flugphantasie. Sie hält sich an das Klopstockische Motiv des vom Himmel auf die Erde hinabfliegenden Christus, der nach dreitausend Jahren den Zustand der Menschheit betrachten will — aber mit welcher Genialität wird es in diesen Knittelversen durchgeführt! Wenn bei Schiller ein wirklicher Mensch geistige Räume durchmisst, so fliegt hier ein mythisches Wesen durch sinnlich erlebte Räume. Beim Eintritt in die irdische Atmosphäre schlägt Christus das verworrene Bild des Menschenlebens mit solcher Gewalt entgegen, dass er unter Freudentränen in einen Gruss an die Erde ausbricht, in dem Goethes Bewusstsein der eigenen Sendung Sprache gewinnt.

So ist es begreiflich, dass er später die Erfüllung des uralten Traumes gerade in seinen Tagen als schicksalhaft empfand und den Problemen der Luftschiffahrt sein Interesse zuwandte. Er steht mit seinen Flugdichtungen genau auf der Schwelle zwischen innerlichem Schauen und technischem Gelingen. Es besteht ein Zusammenhang zwischen seinem Wolkenstudium und dem neuen Weg in die Lüfte. Gleich im Jahr der ersten Montgolfière beginnt Goethe gemeinsam mit dem Weimarer Apotheker Buchholz einen Luftballon zu bauen. Im folgenden Sommer meldet und beschreibt er dem Anatomen Sömmering den Aufstieg in Weimar; er hatte 42 Fuss Höhe und 30 Fuss im Durchmesser. Ueber den weiteren Gang der Dinge bemerkt er 37 Jahre später (in der Skizze „Naturwissenschaftlicher Entwicklungsgang“ von 1821): „Die Luftballone werden entdeckt. Wie nah ich dieser Entdeckung gewesen. Einiger Verdruss, es nicht selbst entdeckt zu haben. Baldige Tröstung.“

In diesen lakonischen Worten ist ausgesprochen, dass auch für Goethe zuletzt die Vision über das technische Wunder den

Sieg davontrug. Die „baldige Tröstung“ fand er vermutlich in der erneuten Arbeit am „Faust“, der ganz erfüllt ist von den Bildern und Erlebnissen des Fliegens. Im ersten wie im zweiten Teil erscheinen die geflügelten Wesen der kirchlichen, volkstümlichen und literarischen Ueberlieferung: Erzengel und Sylphiden, Hexen und Lamien, das ganze Geschwirr des mythischen Himmelsvolkes. Auf dem Osterspaziergang bricht aus Faust selber, dem Erlösungsbedürftigen, im Anblick der scheidenden Sonne der wehe Ruf nach dem höchsten Glück des Seins hervor. Es ist der Wunsch, dem sinkenden Gestirn nachzufliegen — ich brauche die Verse nicht zu zitieren. Mephisto bewerkstelligt die — scheinbare — Erfüllung dieses Verlangens, indem er kurz darauf den gelehrten Mann auf seinem Zaubermantel ins Weite entführt und damit jene Bahn vor ihm auftut, die in der Himmelfahrt am Schluss der Tragödie endigt. Das allegorische Geschöpf, das aus Fausts Vermählung mit Helena entspringt, der Knabe Euphorion, besitzt ein Flügelpaar, mit dem er sich zum Entsetzen der Eltern und zu seinem Verderben in die Lüfte wirft:

„Dorthin! Ich muss! Ich muss!
Gönnt mir den Flug! —
Ikarus! Ikarus!
Jammer genug!“

Euphorion verkörpert die „heilige Poesie“. Es ist also kein zufälliger Vergleich, wenn Goethe in „Dichtung und Wahrheit“ schreibt: „Die wahre Poesie kündigt sich dadurch an, dass sie, als ein weltliches Evangelium, durch innere Heiterkeit, durch äusseres Behagen uns von den irdischen Lasten zu befreien weiss, die auf uns drücken. Wie ein Luftballon hebt sie uns mit dem Ballast, der uns anhängt, in höhere Regionen und lässt die verwirrten Irrgänge der Erde in Vogelperspektive vor uns entwickelt daliegen.“ Die sinnlich-geistige Hingabe an das Luftelement muss den Wolkenfreund Goethe auch an Marianne von Willemers Liedern an den Ostwind und den Westwind entzückt haben, die er der Aufnahme in den „West-östlichen Divan“ würdigte.

Der „Faust“ ist der Beweis dafür, dass die Dichtung keines maschinellen Vehikels bedarf, um den Aufstieg in die himmlische Region zu erreichen. Vielleicht hat er das Thema deshalb so gross gestaltet, weil er angesichts seiner technischen

Bewältigung gedichtet wurde. Unsere Uebersicht könnte an dieser Stelle abgebrochen werden, da sie, an einem kleinen Ausschnitt von Beispielen aus einer überreichen Ueberlieferung, eine Anschauung von den geistigen Ursprüngen der modernen Fliegerei geben will. Seit ihrem Aufkommen in den Tagen Goethes ist kein Kunstwerk mehr entstanden, das sich mit seinen Szenen messen könnte. Nur Fausts Gespaltenheit in zwei Seelen hat sich auf die moderne Kunst vererbt; sie kommt darin zum Ausdruck, dass seither zweierlei Darstellungen des Fliegens nebeneinander herlaufen. Die eine, die „romantische“, hält an der rein geistigen Auffassung fest; die „realistische“ bejaht die technischen Errungenschaften und sucht ihnen dichterisch gerecht zu werden. Wahrscheinlich sind schon die Romantiker um 1800 durch den Fortschritt der Technik veranlasst worden, den seelischen Ursprung des Fluggedankens mit neuer Stärke zu erleben. Sie haben jedenfalls noch eine andere Quelle dieser Phantasiewelt entdeckt, die seitdem die Psychologen beschäftigt: den Traum. Auch im Traum fliegt der Mensch, so regelmässig und unvergesslich, dass sich jetzt die Frage nach dem Sinn dieser Tatsache aufdrängte. Statt auf die Erklärungen, die dafür gegeben wurden, verweise ich auf zwei Dichtungen, die im Bannkreis des romantischen Denkens diesen Traumflug gestalten. Die eine ist in Gottfried Kellers „Grünem Heinrich“ enthalten; es sind jene wundersamen Träume des gescheiterten Künstlers Heinrich Lee, die ihm das Bild der verlassenen Heimat und der darbenden Mutter vor die Seele bringen. In der Folge dieser herrlich flutenden, suggestiven Bilder, die halb Erinnerungen, halb Gesichte sind, wandert der Träumende auf einem luftigen Steg hoch durch die Kronen eines unendlichen Wipfelmeers und blickt entzückt auf die Erde hinab; später schwingt er sich auf einem redenden Goldfuchs in die Luft, kreist wie ein Falke hoch über den Münstertürmen der Vaterstadt und geniesst steigend und sinkend „das kindische Traumvergnügen des Fliegens und Reitens“ in vollen Zügen, bis ihn Wilhelm Tell mit der Armbrust herunterschiesst und er samt dem Zauberpferd auf ein Kirchendach prasselt. Das zweite Beispiel ist eine bekannte Novelle Iwan Turgenjews mit dem Titel „Visionen“, die das Motiv schon in spätromantisch-intellektueller Verwässerung zeigt. Ein weiblicher Dämon entführt

den Dichter in drei Nächten in die Luft und trägt ihn über die schlafende Erde. Es sind wirkliche Gegenden, die er in solcher Umarmung überfliegt — Petersburg, der Schwarzwald, Paris —; zugleich aber werden ihm vergangene Dinge der Erde sichtbar: das Rom Julius Caesars, das alte Russland. In der dritten Nacht fällt der Vampyr, der nach der Seele des Träumers dürstet, einem kosmischen Unhold zum Opfer; die Zwei stürzen ab, und der Dichter erwacht als vom Tod gezeichneter Mann. Die Erzählung wird ausdrücklich als Flugtraum motiviert; sie ist eine recht theatralische Verquickung von psychologischen und literarischen Motiven und gipfelt wie Shelleys „Queen Mab“ in einer weltschmerzlichen Vogelschau auf die moderne Zivilisation.

Den Uebergang zur realistischen Gruppe kann man in einer andern Flugdichtung Kellers finden: in jenen jugendlich hochgemuten Strophen von 1845 „An Justinus Kerner“, in denen er einer Jeremiade über die kommende Verwüstung des Himmels durch die Luftschiffahrt seinen Glauben an die Unzerstörlichkeit der Poesie entgegenhielt. Das Bild, mit dem er den Romantiker abtrumpfte, mutet uns allerdings heute nicht weniger biedermeierlich an als der Kummer Justinus Kerners:

„Und wenn vielleicht in hundert Jahren
Ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
Durchs Morgenrot käm hergefahren —
Wer möchte da nicht Fährmann sein?
Dann bög ich mich, ein sel'ger Zecher,
Wohl über Bord, von Kränzen schwer,
Und gösse langsam meinen Becher
Hinab in das verlassne Meer.“

Unter diesen vormärzlichen Phantasien, die durch den Anblick der ersten Luftballons angeregt wurden, ist aber, wenigstens innerhalb der deutschen Literatur, die originellste „Des Luftschiffers Giannozzo Seebuch“ von Jean Paul, das Gottfried Keller sehr wohl kannte. Jean Paul verbindet das Technische ebenso freimütig mit dem Lyrischen, malt aber den Wunschtraum viel breiter und kühner aus. Giannozzo ist einer der zerissenen Titanenjünglinge, wie er sie so gern zeichnet, ein Menschenfeind, den der Ekel an der Zeit in die Einsamkeit treibt. Und er bedient sich gerade des modernsten Mittels, um der unerträglich gewordenen Welt zu entfliehen. Er hat

sich einen ledernen Ballon gebaut, den er „Siechkobel“ tauft und der mittels einiger Hahnen bequem regiert werden kann; der Gondelkasten ist klein, aber wohnlich möbliert und hat Fenster, aus denen er durch das Fernrohr auf die „Ameisenkongresse“ der Zeitgenossen hinunterguckt, um sich an ihrer Erbärmlichkeit und an der eigenen Ueberlegenheit zu weiden. Der Siechkobel ist nichts anderes als eine zeitgemässe Einsiedlerklause; sein Bewohner verschläft die Nächte in den ruhigen Luftschichten, die Tage vertreibt er sich mit Streichen, über die sein nachgelassenes Bordbuch Auskunft gibt. Zuerst begnügt er sich mit allerhand romanhaften kleinen Bosheiten; er raubt einer Schönen tief vorbeifliegend einen Kuss oder foppt aus seiner unzugänglichen Höhe die „kleinstädtischen Achtzehnjahrhunderter ohne Geister und Religion“. Vor allem spielt er den himmlischen Rächer an allen gemeinen Seelen; aber er landet auch an allen Stellen, wo Helden Jean Paulscher Romane wohnen, und vergnügt sich zwischendurch an den Genüssen des zwecklosen Fahrens in der freien Luft. Es ist, ins Technische übertragen, das uralte Märchen vom Glücksritter mit der Tarnkappe oder mit den Siebenmeilenstiefeln, und es geht auch hier tragisch aus. Nach einem bösen Intermezzo, wo ihn die Nachtwächter bei einer seiner Sühnehandlungen erwischen und er nur mit Not aus dem Gefängnis entrinnt, erhebt er sich aus dieser prosaischen Erdenndnähe in immer kühnere Zonen. Er verfällt dem trunkenen Schauen aus der Höhe, er sieht das hilflose Gekrabbel wie ein Gott als ein grosses Nebeneinander, Gutes und Böses, Grosses und Kleines zugleich, die tausend Bilder des Lebens als eine einzige Gegenwart. Das wiederum ist nichts anderes als die ins Räumliche übertragene Weltbetrachtung des Jean Paulschen Humors, dem die Dinge sub specie aeterni in ihrer Geringfügigkeit und lächerlichen Gleichzeitigkeit erscheinen. Sein grossartig emphatisches Naturgefühl feiert Triumphe, wenn die Erdrinde immer tiefer in den blauen Dunst zurücksinkt und die Kugel in der erhabenen Wüstenei des leeren Himmels über der Polarlandschaft hängt. Zuletzt fasst den vom Aether besessenen Luftschiffer die Sehnsucht nach der reinen Unendlichkeit; er wendet sich ganz von der Menschenwelt ab und steuert, nachdem er unterwegs in einem letzten Wutanfall über die Menschheit seinen Steinballast auf eine im

Gang befindliche Schlacht hinabgeschleudert hat, in einem Ikarusflug auf die Schweizeralpen zu. Ueber dem Rheinfall gerät er in ein Gewitter und wird, während er mit seinem Posthörnchen die Gerichtsposaune bläst, vom Blitz erschlagen.

Dieses malerische Werklein hat noch in einem andern grossen Erben Jean Pauls ein Echo geweckt. Als der junge Maler Adalbert Stifter eines Tages einer Wiener Baronin aufwartete, zog ihm deren Töchterchen unbemerkt eine Papierrolle aus der Tasche, las darin und rief: „Der Stifter ist ja ein Dichter — da fliegt ein Mädel in die Luft!“ Er musste das Manuskript vorlesen, es wanderte in eine Redaktion und machte ihn berühmt. Es war seine erste gedruckte Novelle, der „Kondor“. Sie erzählt von einem stolzen Mädchen, das die Grenzen seiner Weiblichkeit verachtet und in der Gondel eines Luftballons, den der Geliebte steuert, im furchtbaren Anblick der unermesslichen Tiefe unter und über ihr den Zusammenbruch seiner Sicherheit erlebt. Auch Stifter hat nie an einer Ballonfahrt teilgenommen; seine Schilderung ist dennoch von grossartiger Kraft und trotz der Anklänge an Jean Paul spürbar vom Wissen einer andern Zeit getragen. Aber auch er hat das Erlebnis der Luftfahrt noch ins Geistige gewendet und zum dichterischen Sinnbild gerundet.

Auch diese realistischen Werke hat die Entwicklung der modernen Aviatik zu verträumten Märchen degradiert. Sie verblassen vor der Wirklichkeit des zwanzigsten Jahrhunderts, in dem die Konstruktion von Flugzeugen zur Industrie und diese zum wichtigsten Zweig der Rüstungsindustrie geworden ist. Der Donner der Motoren in der Luft hat uns schon vergessen lassen, dass noch vor kurzem solche Dichtungen möglich waren. Auch die Jules Verne-Fabeleien aus der Zeit unserer Grossväter kümmern uns ja so wenig mehr wie die des Aufklärungszeitalters. Die Erhebung in die Luft hat ihr Geheimnis verloren; sie ist kein Zauber mehr, sondern ein Geschäft, und der Luftverkehr setzt alles daran, um den alten Aberglauben auszurotten, weil er seine Interessen schädigt. Es gibt jetzt einen Luftfahrplan, eine Gesetzgebung für den Luftraum; die Flugzeugkabinen sind bis auf die Fenstervorhänge mit allem Komfort einer Durchschnittswohnung ausgestattet, damit der Passagier keinen Augenblick das Gefühl habe, in einer unsicheren Lage zu sein. Die

Erde wird an den Himmel versetzt, mit aller Trostlosigkeit ihrer Reklamen, ihrer Rekordraserei, ihrer Entseelung. An den alten Mythos erinnert nur noch die seltsame Tatsache, dass dieses Fliegen auf den Verlust des Himmels hinauszulaufen scheint. Die Rekorde hetzen sich gegenseitig in immer grössere Höhen, weil die Unendlichkeit zur Leere geworden ist, und diese Leere ist im Begriff, sich in die Hölle zu verwandeln, vor der wir unter der Erde Schutz suchen.

Ich greife zum Schluss ein Buch heraus, das aus dieser Situation entstanden ist und alle Register der Maschinenbegeisterung zieht. Es stammt zwar nicht von einem Bombenflieger, aber von einem bekannten schweizerischen Verkehrspiloten, Walter Ackermann, und ist ein kleiner Briefroman mit dem Titel „Flug mit Elisabeth“. Hier wird man in das Leben und Treiben auf den heutigen Flugplätzen und in den Grossflugzeugen der internationalen Luftverkehrslinien eingeführt, wie es sich in den Augen eines erfahrenen Fliegers darstellt. Man liest Schilderungen von grosser Schlagkraft und erstaunlichem Inhalt. Schon auf den ersten Seiten stösst man auf den Satz: „Es ist aus mit der Romantik am Himmel Europas.“ Schlechtes Wetter heisst „eine Waschküche“, „schwarzer Wolkendreck“. Der Pilot hat eine Braut, die nach den Landungen auf ihn wartet, und muss beim Absturz zweier Kollegen ein schweres Gespräch mit ihr bestehen. „Waren diese paar Postsäcke so wichtig?“, fragt ihn das zum Tod erschrockene Mädchen. „Wird dadurch die Welt anders, dass irgendwer irgendwo einen Brief ein paar Stunden früher bekommt? Wird dadurch die Menschheit besser oder kommt ihr dadurch näher zu Gott oder werden deshalb eure Kinder einmal glücklicher sein?“ Er nimmt diese Fragen nicht leicht; er stellt es ihr anheim, ob er seinem Beruf den Rücken kehren solle; aber sie verstummt, als sie von ihm hört: nicht für ein paar Postsäcke seien die Kameraden gestorben, sondern für Dinge, ohne welche die Welt Chaos und Verzweiflung wäre. Es handle sich um den Willen des Menschen zur Ordnung, zur Bezwingung der vernichtenden Urmächte, die „den männlichen Genius immer wieder zur Ueberwindung herausfordern, denen sich die Männer immer und immer wieder zum Kampfe stellen werden“.

Das ist das Ethos der Maschinenzeit. Aber es hat eine über-

raschende Kehrseite: dieser Pilot ist in Wahrheit ein empfindsamer Romantiker. Er stellt seinem Buch eine Strophe des Matthias Claudius voran, er liebt Hermann Hesse, Lenau und Eichendorff und streut Gedichte von ihnen, die er auswendig weiss, in seine Schilderungen. Am Steuer ist er in Gedanken in der friedlichen Kleinstadt, wo die Geliebte wohnt, und er bekennt zuletzt: „Meine Sehnsucht geht nach dem Sesshaften — nach der Ruhe — nach der Welt im kleinen Kreis. Denn ich weiss jetzt, dass darin mehr ist als in der weiten, wilden Welt da draussen.“

Es ist unbegreiflich, aber es ist das Zeichen unserer Zeit, dass noch im Mann am Führersitz Romantik und Realismus so unvermittelt nebeneinander bestehen. Es ist aber zugleich nur die Bestätigung dessen, was die grossen Dichter der Vergangenheit, die das Luftreich erst im Geist besaßen, ausgesprochen haben. So ziemt es sich, ihnen das letzte Wort zu geben, sowohl für das Glück wie für das Grauen, das wir heute beim Gedanken an den Luftraum über uns empfinden. Das Grauen ist schon in einem simplen Märchen enthalten, das eine Grossmutter in Georg Büchners „Woyzeck“ erzählt: „Es war einmal ein arm Kind und hat kein Vater und keine Mutter, war alles tot und war niemand mehr auf der Welt. Alles tot, und es ist hingegangen und hat gesucht Tag und Nacht. Und weil auf der Erde niemand mehr war, wollt's in Himmel gehn, und der Mond guckt es so freundlich an; und wie es endlich zum Mond kam, war's ein Stück faul Holz. Und da ist es zur Sonn gangen, und wie es zur Sonn kam, war's ein verwelkt Sonneblum. Und wie's zu den Sternen kam, waren's kleine goldne Mücken, die waren angesteckt, wie der Neuntöter sie auf die Schlehen steckt. Und wie's wieder auf die Erde wollt, war die Erde ein umgestürzter Hafen. Und es war ganz allein, und da hat sich's hingesezt und geweint, und da sitzt es noch und ist ganz allein.“

So namenlos traurig wie diese kleine Geschichte starrt auch das Auge des Verkehrsfliegers nicht in den Himmel hinaus. Aber auch sein Glück am Führersitz muss an der Sicherheit gemessen werden, die aus dem Wort des Psalmisten spricht: „Nähme ich Flügel der Morgenröte und bliebe am äussersten Meer, so würde mich doch deine Hand daselbst führen und deine Rechte mich halten.“