

Die Flugkunst in der Dichtung

Autor(en): **Thurow, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **14 (1924)**

Heft 42

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645072>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Welteislehre ist in diesem Sinne also nicht eine Regierung, sondern eine Weiterbildung der Kant-Laplace'schen Theorie der Weltentstehung.

Sie gibt für viele aus der alten Theorie heraus nicht zu lösende Welträtsel den Schlüssel in die Hand — eine Hypothese, wohlverstanden, bleibt auch diese Welt-eistheorie in letzter Linie nur, um wohl wieder von einer besseren abgelöst zu werden. Nach ihr also wären die Eiszeiten und die Sintfluten aus kosmischen Einflüssen zu erklären. Gewaltige Hagelwetter suchen gelegentlich die Erde heim; so 1788 eines, das sich über Frankreich über Belgien nach Holland hinein erstreckte; im Jahre 1830 verwüstete ein Riesenhagelwetter einen ausgedehnten Landstreifen Rußlands, der vom Baltischen Meere bis an das Schwarze Meer reichte. Bei all diesen Hagelwetteren wäre die Eismilchstraße die speisende Quelle. — Daß der Mond, der gegenwärtige Erdmond — es habe noch andere gegeben und zwischenhinein wieder mondlose Zeiten — vor noch nicht 20,000 Jahren von der Erde eingefangen wurde, vernehmen wir durch die Welteislehre nebenbei. Damals bedeutete das Auftauchen unseres kalten Trabanten eine Erdkatastrophe, die letzte Sintflut. Sieben solcher Fluten zählt die neue Theorie. Immer brachten sie gewaltige Revolutionen mit sich, zerstörten sie bestehende Menschheiten, wie die Religionslagen dies schon wahr haben wollen...

Wir können es uns versagen, auf diese Dinge weiter einzutreten. Wenn auch nur ein wesentlicher Gedanke der Welteislehre durchdringt, d. h. von der Wissenschaft als wahr anerkannt wird und als Grundlage späterer Erkenntnis bestehen bleibt, so genügt dies, um den Namen ihres Begründers unsterblich zu machen. Viel ist nach unserer Meinung schon erreicht, wenn die Idee des Zusammenhanges alles Lebenden mit dem Kosmos, der Einheit alles Geschehens stärker ins Bewußtsein der Menschen tritt, weil sich daraus vielleicht die Grundlage jenes Denkens und Fühlens entwickeln wird, auf der stehend ein kommendes Geschlecht instande sein wird, den Materialismus unserer Zeit zu überwinden.

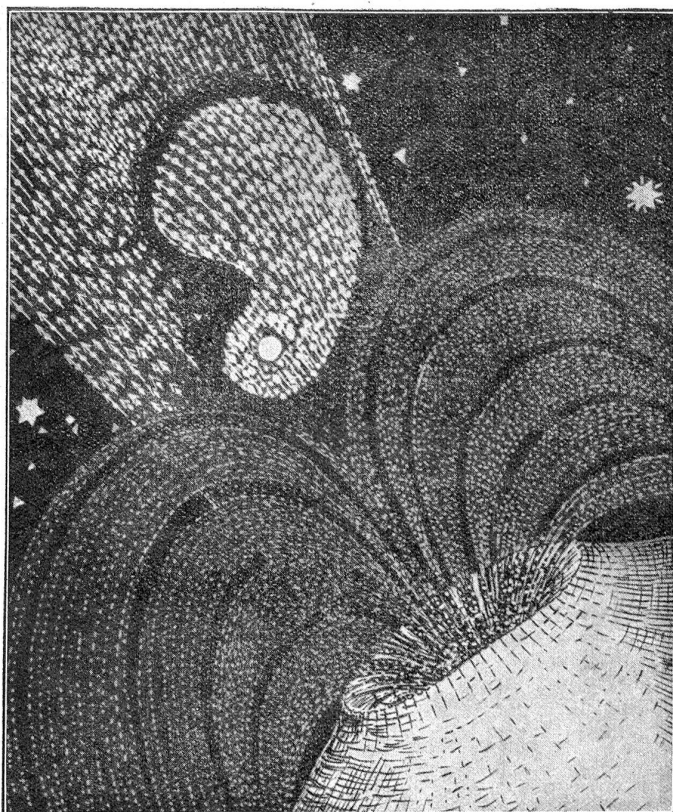
Die Flugkunst in der Dichtung.

Das rührige Völklein der Dichter hat immer die Höhen geliebt, die Gipfel, von denen der Blick über die Niederungen der Welt und des Lebens schweift.

„Ich bin ein Adler und ich fliege,
Die Ewigkeit ist mein Gewand...“

singt einer der Modernen, Arno Holz, dem, wie jedem echten Dichten, der eigene Flug in die hohen Regionen des Himmels zum Symbol der menschlichen Erlösung und Befreiung wird.

Die Alten hatten sich trotz aller Kühnheit ihrer Phantasie im Wesentlichen darauf beschränkt, allerlei göttliche und halbgöttliche Wesen zu beflügeln: Die Bewohner des Olymps, die Musen, Sirenen, Erinyen, Harphien, den lieblichen Eros — alles Geschöpfe, die nach den Gesetzen der Schwere und der Gravitation eigentlich der Mutter Erde nicht hätten entfliehen können. Der Mensch schlechtthin war bei ihnen vom beschwingten Aufstieg in die himmlischen Sphären ausgenommen. Oder doch nicht ganz. Zwei Erdenjöhne, Ikaros und sein Vater, der kunstberühmte Daidalos, legten sich Flügel an, um auf ihnen ihrem Gefängnis, dem Labyrinth von Kreta zu entfliehen. Aber der hoffnungsvolle Jüngling nahm seinen Flug zu steil gegen die Sonne und stürzte ins Meer. Was könnte den Zweifel der Alten in die raum- und weltbezwingenden Kräfte des Homo sapiens — diese Kräfte zur Allmacht der Götter in Parallele gestellt — besser veranschaulichen, als jene Legende? Der Mensch war ein Erdenklos und an der Erde zu haften schien sein Schicksal zu sein.



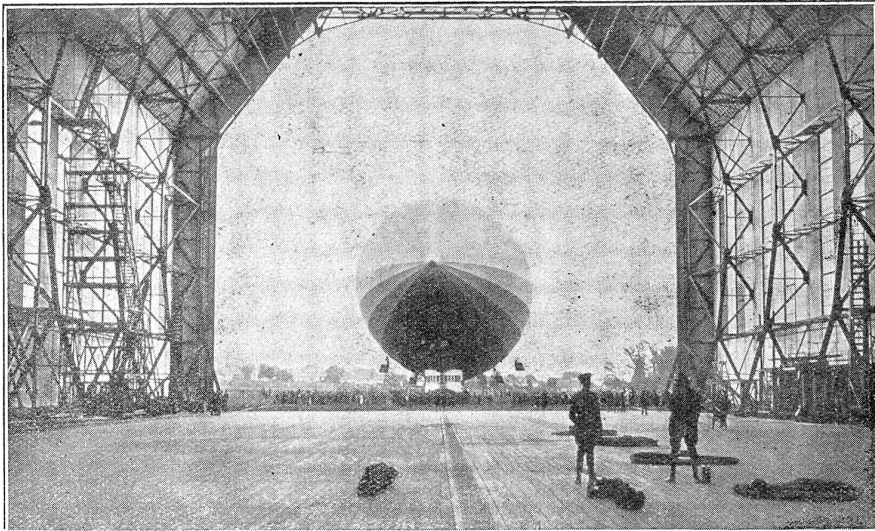
Die Gigantsternexplosion.

(Im Sinne der Welteislehre die Geburt eines neuen Sternhaufens oder Sonnenreiches.)

Aber es kam doch der Tag, da sich seine Sehnsucht erfüllte und er die Flügel zu heben begann. Der Natur ihre Geheimnisse entlockend, ihre Kräfte in seinen Dienst zwingend, vollbrachte er unerhörte Wunder, die selbst die poetischen Eingebungen der antiken Sänger überboten. Dichtung und Wahrheit näherten sich, wurden eins, Ideal und Leben berührten sich, und in nicht wenigen Fällen legten die Poeten und Künstler selbst Hand ans Werk, wurden die Propheten zu Praktikern. Freilich sind die Spuren der ersten Erfinder verweht, ihre Namen verschollen; und es ist schwer, zwischen Mythos und Wirklichkeit zu unterscheiden.

Zu den vorzüglichsten Geistern, die sich seit Beginn der Renaissance mit dem Problem der Flugkunst beschäftigten, gehören bekanntlich Albert Dürer, Roger Bacon, Leonardo da Vinci, der Benediktiner Olivier de Malmesbury, der Astronom La Lande und manche andere. Nach dem was uns die Geschichte aufbewahrt hat, gebührt Leonardo hier der Vorrang. Als echter Künstler besaß er die Sehnsucht nach höherem Erleben, nach Vollendung oder, um mit einem Biographen zu reden, nach Gott. Als wissenschaftlich und mathematisch geschulter Geist erforschte er die Bewegungsgesetze des Universums und suchte sie mit noch primitiven technischen Mitteln für den Auftrieb eines Flugfahrzeuges dienstbar zu machen. Schon gelang ihm für jene Zeit erstaunliche Experimente. Er erfand unter anderem einen mechanischen Löwen, der die Länge eines Palastsaales durchschritt, vor König Ludwig dem XII. stillstand, seine Brust öffnete und weiße Lilien vor den Herrscher der Franken ausschüttete. Dieser aus Holz und Eisen geformte und doch gewissermaßen dressierte Löwe verbreitete damals Leonardos Ruhm weiter in die Runde als die herrlichen Bilder, mit denen er Kirchen und Kapellen schmückte.

Sein Flugzeug glich, nach zeitgenössischen Berichten, einer riesengroßen Fledermaus. Es sollte sich zu einem Schwan entwickeln, der von Vinci, Leonardos Heimat, den Flug in die Regionen des Himmels zu nehmen hatte. Wieder auch



Zur Amerikafahrt des Z. R. III. — Das Luftschiff verläßt die Halle auf der Zeppelinwerft in Friedrichshafen.

wurde das seltsame Gebilde zu einem Adler, trägt der Künstler doch selber in sein Tagebuch ein: „Wenn der schwere Adler sich auf seinen Flügeln in der dünnen Luft zu halten vermag, wenn große Schiffe mittelst ihrer Segel sich auf dem Meere fortbewegen können, warum sollte nicht der Mensch die Luft mit Flügeln durchschneiden, der Winde Herr werden und sich sieghaft in die Lüfte erheben können?“

Was Leonardo prophezeite, sollte sich einst erfüllen, aber sein eigenes Flugzeug ist niemals geflogen, es sei denn, daß die Wurzelbäume seines Gehilfen Zoroastro, die von Leonardos Biographen, Dimitro Mereschowski höchst anschaulich geschildert werden, als Flugversuche angesprochen werden sollen. Anderen kühnen Unternehmungen dieser Art war kein besseres Schicksal beschieden und je nach dem mehr fröhlichen oder tragischen Ausgang der Versuche fanden die letzteren in der Dichtung der betreffenden Zeitperiode ihren entsprechenden Widerhall.

Im Jahre 1657 verfaßte der ebenso berühmte als berüchtigte französische Schriftsteller Cyrano de Bergerac eine lustige Satire auf die Raumeroberungsversuche seiner Landsleute, indem er seinen Helden eine „Reise nach dem Mond“ unternehmen ließ, die dadurch bewerkstelligt wurde, daß der Mann sich eine Anzahl mit Morgentau gefüllter Flaschen am Fluggürtel befestigte. Da der Tau bei Sonnenaufgang gegen die Wolken steige, sollten die Flaschen den Reisenden in die Lüfte zu heben vermögen. Eine phantasievolle Illustration aus jenem Jahr, die den Mann über eine Stadt dahinschweben läßt, erhöhte das Interesse an der vielgelesenen Geschichte. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde indessen wieder mit größerem Ernst an der Lösung des Flugproblems gearbeitet. Die ersten gelungenen Ballonfahrten der Gebrüder Mongolfier setzten die Welt in Erstaunen und brachten alle Geister in Bewegung. Die 1783 auf dem Marsfeld in Paris erfolgte glückliche Auffahrt einer „Mongolfiere“, die in einem unten anhängenden Schiffschen drei unfreiwillige Passanten trug, nämlich ein Schaf, einen Hahn und eine Ente, wurde mit Kanonenschüssen und unter dem Jubel einer ungeheuren Menge begrüßt. In zahlreichen Abbildungen, Kupferstichen und Radierungen, wurde das bedeutungsvolle Ereignis festgehalten.

Zu den Zeitgenossen, die mit lebendiger Anteilnahme diesen Fortschritten in der Bezwingung des Raumes folgten, gehört auch Goethe. Mit dem Weimarer Apotheker Dr. Buchholz zusammen hatte sich der Dichter selbst ein wenig mit Flugexperimenten befaßt und er bedauerte, nicht seinerseits zum Erfinder der Luftballone geworden zu sein.

„Wer die Entdeckung des Luftballons miterlebt hat“, schreibt er, „wird ein Zeugnis geben, welche Weltbewegung daraus entstand, welcher Anteil die Luftschiffer begleitete, welche Sehnsucht in so viel tausend Gemütern hervorbrang, an solchen längst vorausgefehten, vorausgesagten, immer geglaubten und immer ungläublichen, gefahrvollen Wanderungen teilzunehmen.“

Aber Goethes Versuche waren doch mehr ein Spielen mit dem Gedanken, nicht ernsthaftes technisches Arbeiten wie bei seinem kongenialen Vorgänger Leonardo da Vinci. In ihm steht der Dichter hoch über dem prödelnden Praktiker. Im Geist durchlebt er die Zukunft, die unter ihren vielen Verheißungen auch die eines schönen Dahingleitens über irdische Unvollkommenheiten in sich birgt:

„Ich sah im ew'gen Abendstrahl
Die stille Welt zu meinen Füßen,
Entzündet alle Höh'n, beruhigt jedes Tal,
Den Silberbach in gold'ne Ströme fließen.“

So heißt es im „Faust“, aber in die Erhabenheit des Ausblicks ragt doch ein Schatten des Zweifels:

„Ach! Zu des Geistes Flügeln wird so leicht
Kein körperlicher Flügel sich gesellen.“

Nicht ganz so lebhaft und widerspruchlos ist das Interesse, welches die romantische Dichtung an den Flugleistungen der Erfinder nimmt. Der wirklichkeitsfremde Zug ihres Wesens, ihre Vorliebe für das Extravagante und Außerordentliche mußte die Vertreter der Romantik bis zu einem gewissen Grade für das Wunderbare im Wechsel der menschlichen Verkehrstechnik empfänglich machen. Allein neben dem Drang ins Ungemessene steht bei jenen Dichtern die Furcht vor der Mechanisierung der Welt, die ihnen Grauen einflößt. Justinus Kerner nennt das Fliegen einen „unseligen Traum“ und der „dampfstoßvolle Zeit“ geht er trauernd aus dem Wege. Nicht lange, meint er, wird es dauern, bis sich irgendwo das Tageslicht verfinstert — wenn man aufblickt, steuert ein Schiff an der Sonne vorbei und aus den leek gewordenen Fässern der Ladung tropft Del auf die Stirnen der Erdenwanderer.

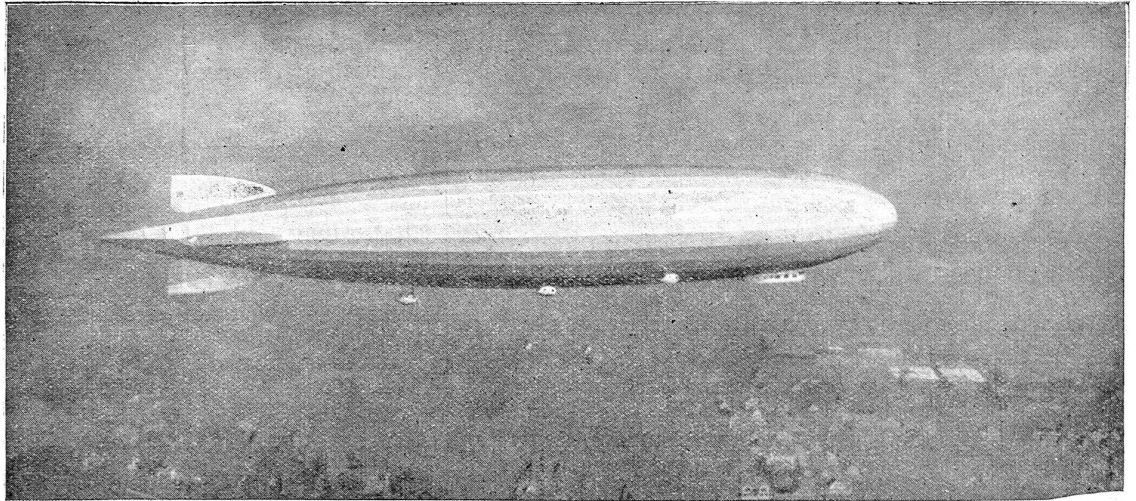
„Dann flieht der Vogel aus den Lüften,
Wie aus dem Rhein der Salmen schon
Und wo einst singend Verchen schiffen,
Schiffst grämlich stumm Britannias Sohn.“

Gegen dieses Klagelied des Romantikers wendet sich unser Gottfried Keller, der zwar selber durch gewisse Züge seines Wesens mit der Romantik verbunden ist, jedoch voll fröhlicher Kraft das Leben bejaht und in der fortschreitenden Beherrschung der Natur eine Vorbedingung menschlichen Wohlergehens sieht. Freilich ist es der launische und heute viel geschmähte Bachus, der ihm bei seiner Antwort an Kerner die Feder führt:

„Und wenn vielleicht in hundert Jahren
Ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
Durchs Morgenrot kam' hergefahren,
Wer möchte da nicht Fährmann sein?
Dann bög ich mich, ein sel'ger Zecher,
Wohl über Bord von Kränzen schwer,
Und göß langsam einen Becher
Sinab in das verlaß'ne Meer.“

Die moderne Luftschiffahrt eröffnet, wie wir kaum zu betonen brauchen, den Dichtern noch andere Perspektiven, als die hier von Keller geschaut und so humorvoll besun-

gene. Außerordentliche Möglichkeiten des Verkehrs, schnelle Verbindungen zwischen räumlich entfernten Vertikalitäten und Bolkerguppen, Förderung der Geselligkeit, der Forschung, der menschlichen Verständigung in tausend Fragen der Kultur und des Gemeinschaftslebens — einen wie uner-schöpflichen Quell der Freuden, des Wissens und der Erkenntnis stellt sie dar, aus dem uns die Dichter mit vol-



Zur Amerikafahrt des Z. R. III. — Der Amerika-Zeppelin fährt mit 130 km Stundengeschwindigkeit dem Ozean zu. Vorn die Passagiergondel, weiter zurück die Maschinengondeln mit den Motoren.

lem Becher ihre Gabe reichen können! Der französische Lyriker Sully Prudhomme hat in einem edlen, den 1875 verunglückten Luftschiffen Spinelli und Sivel gewidmeten Poem diese zivilisatorische Mission des Luftverkehrs besungen.

Noch stehen unsere Modernen ein wenig tatenlos, als wüßten sie mit dem Genius der modernen Technik nicht in ein rechtes Verhältnis zu kommen. Einige vielversprechende Anfänge verdienen hier immerhin erwähnt zu werden. In der schweizerischen Romanliteratur haben unseres Wissens bisher zwei Autoren das Flugschiff für die Darstellung menschlicher Pläne und Schicksale verwendet: Sig in seinem, dem Andenken Bieders gewidmeten Buche „Probus“ und Ernst Eschmann in der Erzählung „Wie Franz Irmingers Flieger wurde“.

Wenden wir uns noch einmal zu Goethe, der die im ungehemmten Flug symbolisierte Bedeutung des menschlichen Werdens in einer unvergeßlichen Vision festhält:

„Hoch, herrlich der Blick,
Kings ins Leben hinein;
Von Gebirg' zu Gebirg'
Schwebet der ewige Geist,
Ewigen Lebens ahndevoll.“

S. Thurow.

Der Amerikaflug des „Z. R. III“.

Sonntag morgen punkt 6 Uhr 50 verließ der Amerika-Zeppelin, das ist das von Deutschland in Reparationspflicht für Amerika erbaute Luftschiff, die Werft in Friedrichshafen am Bodensee, um seine weite Reise über das Weltmeer hinüber nach Amerika anzutreten. Wohl 20,000 Personen waren aus nah und fern, auch aus der Schweiz, erschienen, die Zeugen dieses welthistorischen Augenblickes sein wollten. Ihrer viele waren schon am Samstag hergereist, da die Abreise ursprünglich auf diesen Tag vorgesehen war. Es war für sie eine große Enttäuschung, als der Führer des Luftschiffes, Dr. Eckener, ihnen mitteilen mußte, daß die Abfahrt wegen zu großer Luftfeuchtigkeit nicht stattfinden könne. Am folgenden Morgen indessen kamen die Neugierigen und Begeisterten, die ausgeharrt hatten, dann doch noch auf ihre Rechnung. Das heißt nicht alle. Des dichten Nebels wegen, der auf dem aufgeregten Städtchen und der Herbstlandschaft lag, sahen nur die wenigen Auserwählten, denen der Zutritt zur Werft in einem Umkreis von zirka 300 Metern gestattet war, den Riesen in die Luft steigen; die andern vernahmen wohl das dumpfe Dröhnen der Propeller über sich, aber sahen nichts von dem welthistorischen Vorgang.

Als solchen wird man gewiß die Abfahrt des „Z. R. III“ nach Amerika einst einschätzen, als einen Wendepunkt in der Geschichte des Verkehrswezens und der Beziehungen der Völker miteinander.

* * *

An Bord befanden sich 28 Mann Besatzung und vier Amerikaner, nämlich drei Mitglieder vom technischen Bureau und der künftige Führer Steel. Das Kommando führte Dr. Eckener, der die Fahrt leitet. Das Postamt Friedrichshafen überbrachte in 7 Postsäcken 148 Kilogramm Post, nämlich einfache Briefe bis zu 20 Gramm Gewicht. Diese Post soll von Lakehurst aus, dem Landungsplatz des Luftschiffes drüben in Amerika, nach New York abgehen.

Lakehurst ist ungefähr 7000 Kilometer von Friedrichshafen entfernt. In der Stunde, da diese Zeilen geschrieben wurden, strich der Riesenvogel noch in voller Fahrt über den nachtschwarzen Wellen des Atlantischen Ozeans hin. Wie mag es den 32 Menschen in der Gondel zu Mute sein? Werden sie in den zwei Nächten, die sie zwischen Himmel und Erde schweben, den Schlaf finden? Wird nicht jede Faser ihres Herzens vor Erregung zittern im Gedanken: Werden wir es glücklich vollbringen? Dr. Eckener mag, am Steuer seines Luftkreuzers stehend, ähnliche Empfindungen durchleben wie seinerzeit in den denkwürdigen Oktobertagen des Jahres 1492 der Kommandant der „Maria“: „Nach Westen, o nach Westen hin, beflügle dich mein Sinn!“

Wenn den kühnen Fliegern kein Unfall zustößt, so werden sie spätestens Mittwoch in Amerika anlangen. Das Luftschiff fährt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120—130 Kilometer per Stunde; es kann bei günstigem Wind die Fahrt bis auf 180 Kilometer die Stunde beschleunigen. Am Sonntag abend erreichte es, über Frankreich fahrend, bei Bordeaux das Meer. Montag nachmittags 3½ Uhr meldete die Drahtlose bereits sein Erscheinen über der Insel Fayal der Azoren-Inselgruppe. Bis dahin war die Fahrt eine glückliche. Der letzte Tag der Fahrt wird der kritischste sein. Das Luftschiff hat die im westlichen Teile des Atlantischen Ozeans häufig auftretenden „Bermudas-Stürme“ zu gewärtigen. Wie man liest, ist der „Zeppelin“ auch für diesen Fall mit neuartigen Instrumenten der Firma Götz versehen, die es der Führung ermöglichen, das Herannahen des Sturmes zu erkennen und rechtzeitig die gebotene Fahrriichtung einzuschlagen.

Eine interessante Vorrichtung ermöglicht Dr. Eckener, den Höhenabstand über Meer auch bei Nacht jederzeit sicher zu ermitteln. Es ist eine Art Scheinwerfer, der einen horizontalen Leuchtstrich quer zur Fahrriichtung auf die Wasser-