

Fliegerblick 1914

Kurt Möser

Institut für Geschichte, Universität Karlsruhe (TH), E-Mail: kurt.moeser@lta-mannheim.de

Abstract

The view from above, closely related to modern artistic perception, was new in respect to specific dynamic and irritation. This was caused by movement in three dimensions, and by sensory deprivation when flying at night and in clouds. The collision between the user surface of flight instruments and the senses had to be tackled. There was a new perception and new semantics of the earth and of the landscape of the clouds, harking back to a European cultural tradition. This created and spread a new kind of sensitivity, combining the lying machine, machine-induced perceptions and images of nature, and resulting in a techno-hybrid aesthetics.

Keywords: aerial view, early flying, futurism, machine sensitivity, pilot, space, clouds

Manuscript received 18 April 2009, revised 30 April 2009, accepted 25 May 2009.

Copyright note: This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original work is properly cited.

Auch wenn man schon vor 1900 bei Ballonaufstiegen die Welt von oben sah, beschrieb und interpretierte, beginnt die populäre Faszination des Blicks hinunter auf die Erde doch erst mit der Fliegerei, also mit dem mobilitätsrevolutionären „annus mirabilis“ 1909 und seiner Massenbegeisterung. Seitdem bemerken Piloten – und zunehmend auch Fluggäste – Seltsames und irritierend Neues. Dazu gehört etwa die scheinbare Zweidimensionalität des Erdbodens, wenn man ihn aus großer Höhe sieht. Sie wundern sich über den Verlust von Orientierung im Raum und das veränderte Beschleunigungsgefühl in den drei Dimensionen. Sie beschreiben und bewundern in Erzählungen, journalistischen Artikeln und Romanen die neuen Wolkenlandschaften und die veränderten Anblicke des Firmaments. Diese neuen Raumerfahrungen, die Wahrnehmung von oben und der revolutionär neue, immer auch medial kommunizierte Blick ist die vielleicht merkwürdigste Erscheinung der Mobilitätsrevolution von 1900.

Ganz neu waren manche der sensorischen und visuellen „sensations“ durch Mobilität – so der oft direkt ins Deutsche übertragene englische Ausdruck –, für



Figure 1. Luftbild von Jena 1909

viele der Flieger nun aber doch nicht: Die meisten Piloten hatten schon zuvor fundamentale Irritationen des Blicks und der Empfindungen erfahren. Das Erleben hoher Geschwindigkeiten, das Verwischen der Wahrnehmung, die körperlichen Sensationen des Schwingens durch Kurven, des Balancierens, eines weitgehend unvertrauten Raumgefühls und der raschen Änderung durch g-Kräfte – solche Irritationen waren Radfahrern, Seglern kleiner Boote oder Kanufahrern im Strom durchaus bekannt. Bevor Piloten

Loopings flogen, waren Radfahrer auf „Überschlagbahnen“ unterwegs. Doch der Blick von oben und das Empfinden des Fluges erzeugen nun eine viel nachhaltigere Verfremdung, als sie Radfahrer erleben, die sich Gefällestrecken hinunter stürzen, oder Automobilrennfahrer, die sich Kurvenkräften entgegenstemmen und nur aus dem Augenwinkel ihre Umgebung erhaschen.

Nur wenig Vorbereitung für die neue Erfahrung kann auch die Fotografie leisten. Bilder, die zunächst aus Ballonen, dann aus Luftschiffen, „geschossen“ werden, beginnen zwar die neue Perspektive im öffentlichen Bewußtsein zu verankern, als die ersten Luftbilder in den Medien veröffentlicht werden. Doch die bewegte, hochmobile Perspektive der Luftfahrer ist anders. Sie erzeugt tiefe Verfremdung. Schon der statische Photographenblick hat mehrere Effekte: Die Erde erscheint geometrischer, distanzierter und abstrakter. Wälder, Felder und Flüsse werden ihrer Vertrautheit entkleidet. Sie wirken als farbige Flächen und Linien und verlieren alle Bezüge auf die vorgängige Erfahrung der Perspektive aus Boden- und Augenhöhe.

Der neue Blick von oben wird in der Forschung immer wieder als Inspiration für die abstrakt werdende Kunst und die dynamisierenden wie zweidimensionalisierenden künstlerischen Verfahren der Kunstrevolution identifiziert, für Futurismus und Kubismus.¹ Doch eine solche Beobachtung wird auch schon von Zeitgenossen, hier von einem Kriegsflieger, formuliert: „...wie glühende Ketten einander gegenüber die Mündungsfeuer der beiderseitigen Artillerien, Hunderttausende von Leuchtkugeln aller Farben wie in Sekt tanzende Perlen. Dazwischen unsere Sternsignale an die eigene Artillerie ... – und dann die zahllosen Scheinwerfer! Dort oben liegen die Wurzeln für das Verständnis von Kubismus und Expressionismus“, so der deutsche Inpekteur der Fliegertruppe, Major Siegert, 1921.² Und schon 1919 argumentiert der Avantgardekünstler und Pilot Stanton Macdonald-Wright in seinem Aufsatz „In-

fluence of Aviation on Art“, dass der Pilotenblick „would make inevitable the triumph of abstract art“.³ Seitdem ist der Zusammenhang der Entstehung der abstrakten Kunst mit dem Blick von oben und der mobilen Dynamik zum kulturellen Allgemeingut geworden.⁴ Doch wie eng ist der Zusammenhang mit literarisch-künstlerischen Verfahren zur Thematisierung von mechanischer Mobilität, – konkret, den durch die Bewegung in der Landschaft generierten Sinneserfahrungen – tatsächlich?

Daß der Futurismus in der Malerei die Intention hatte, Bewegung bildnerisch umzusetzen, und dabei das Automobil paradigmatisch nutzte, ist bekannt.⁵ Tatsächlich gibt es bei den Künstlern, die sich dieser Strömung verpflichtet fühlen, künstlerische Verarbeitungen und Umsetzungen von Sinneserfahrungen wie dem erwähnten Spiralfly. Tatsächlich wollten die futuristischen Maler beides ins Bild bringen: den dynamischen Blick aus den Mobilitätsmaschinen, und den Blick von außen auf die Dynamik der Mobilitätsmaschinen. Während zunächst eine Betrachterperspektive von außen auf bewegte Objekte und Personen vorherrscht, entsteht vor allem in der späten Phase des Futurismus eine verstärkte Tendenz zur Gestaltung aus einer aktivierten und dynamisierten Nutzerposition. Ein aus der Statik heraus betrachteter bewegter Gegenstand wird selber dynamisiert.

Zu nennen ist hier besonders die „Aeropittura“⁶, so der Titel eines Buches, das Marinetti 1929 herausgibt. Künstler, die den Pilotenblick umsetzen, sind etwa Dottori und Fillia. Alessandro Bruschetti gestaltet beispielsweise einen Spiral- oder Sturzflug,

³ Zit. nach Joseph J. Corn, *The Winged Gospel. America's Romance with Aviation, 1900-1950*, New York 1983, 36 f.

⁴ Dazu Rupert Martin, *The View from Above. 125 Years of Aerial Photography*. Ausstellungskatalog, London 1983.

⁵ Daniela Zenone, „Ein Rennwagen ist schöner als die Nike von Samothrake“. Das Automobil als Verkörperung idealer Perfektion in der Ästhetik des italienischen Futurismus, in: Weert Canzler/Gert Schmidt (Hg.), *Das zweite Jahrhundert des Automobils. Technische Innovationen, ökonomische Dynamik und kulturelle Aspekte*. Berlin 2003, 191-208; Kurt Möser, „Knall auf Motor“ – Die Liebesaffäre von Künstlern und Dichtern mit Motorfahrzeugen 1900-1930, in: *Mannheims Motorradmeister*. Franz Islinger gewinnt die Deutsche Motorradmeisterschaft 1926. Ausstellungskatalog, Mannheim 1996, 18-29.

⁶ Zur Aeropittura vgl. Massimo Duranti, *Aeropittura e aeroscultura futuriste*, Firenze 2002; Mantura, *Futurism in Flight* (wie Anm. 1).

¹ Z.B. bei Felix Philipp Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927*, Frankfurt am Main 1980; Bruno Mantura, *Futurism in Flight. „Aeropittura paintings“ and sculptures of Man's conquest of space*, Rom 1990.

² Zit. nach Georg Paul Neumann (Hg.), *In der Luft unbesiegt. Erlebnisse im Weltkrieg erzählt von Luftkämpfern*, 7.-11. Tausend, München 1923, 26.

während Tullio Cralli aus der subjektiven Perspektive des Besatzungsmitgliedes eines Bombers einen aggressiven Blick aus dem Cockpit in die Großstadt darstellt. Raumerfahrungen eines Luftakrobaten, der Loopings fliegt, oder eines Fallschirmspringers werden zu Gestaltungsgegenständen der Aeropittura. Ohne hier auf die politischen Kontexte des Faschismus und der faschistischen Luftfahrtästhetisierung einzugehen, bleibt festzuhalten, dass es nun zu statisch-malerischen Umsetzungen der kombinierten Dynamisierung des Blicks, der veränderten Landschaftswahrnehmung und der Integration des Flugzeuges und der Wahrnehmungs-Subjektivität des Piloten kommt.

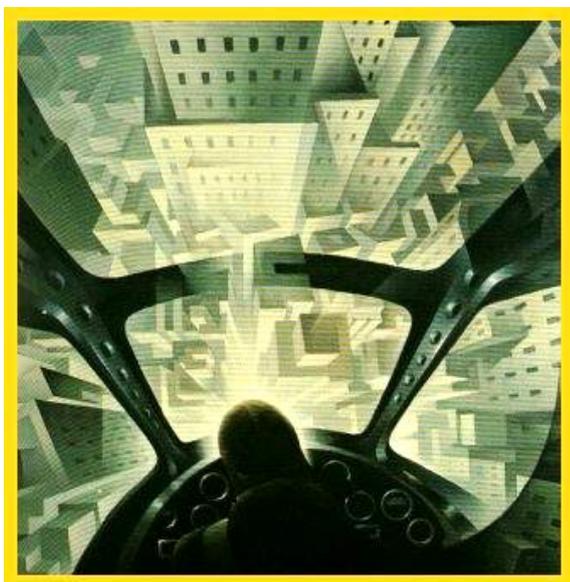


Figure 1. Tullio Cralli, nach 1925

Doch der neue Blick ist nur ein Teilaspekt. Der zeitweise Verlust des Blickes bringt neue Irritationen. Neben dem „normalen“ Schauen aus der Maschine potenziert sich beim schnellen Fliegen, der kombinierten Erfahrung des Mobilitätsvorgangs und der Wahrnehmung aus dem Cockpit, die Irritation: „Es ist kein Vergnügen, in pechschwarzer Nacht eine Maschine ohne Instrumente zu fliegen. Gegen jedes Vibrieren des Motors wird man überempfindlich, man neigt zur Panik, glaubt, die Maschine gehe kopfüber, sacke durch, rutsche rechts oder links ab, und man hat das Gefühl, als läge die Erde unendlich tief unter einem“⁷, so Cecil Lewis. Wortley bestätigt dies: „Now I must tell you that when flying in a cloud one loses all one's sense of balance; the reason

⁷ Cecil Lewis, *Schütze im Aufstieg. Eine autobiographische Erzählung*, Berlin 1930, 222.

being, I imagine, that one is surrounded by upon all sides by the same impenetrable grey mass which obscures both earth and sky. There is no 'horizon' by which to judge the angle at which the machine is travelling, either fore-and-aft, or laterally”⁸

Nicht einmal Instrumente schützen vor dieser Irritation durch sensorische Depravierung. Die Präzision, die Fluginstrumente in die neue Mobilitätsform hineinzubringen versprechen, erweisen sich als trügerisch. Ein Topos in der Fliegerliteratur vor 1914 ist etwa die Unzuverlässigkeit der magnetischen Kompassanzeige. Dies ist nicht unbegründet, da das Metall der Zelle, und hier vor allem die drehende Masse der Rotationsmotoren, die Magnetonadel ablenkt. Ein besonderes Problem tritt aber dann auf, wenn man in die Wolken fliegt. Dann scheint sich der Kompaß unkontrolliert zu drehen, obwohl der Pilot das Gefühl hat, geradeaus zu fliegen.⁹ Die zeitgenössische Interpretation dieser „verrückt spielenden“, „versagenden“, „kreiselnden“ Kompassanzeige verlegt zunächst den Irrtum in das Instrument: Wolken scheinen auf nicht recht erklärbarer Weise – vielleicht durch eine Ansammlung von Magnetismus? – den Kompass zu beeinflussen.

Natürlich führt aber nicht das Instrument, sondern das Flugzeug eine unerkannte und unvertraute Relativbewegung aus, die in der Wolke nicht erkannt werden kann, da zentrifugale Kräfte und Beschleunigungsvorgänge im dreidimensionalen Raum ohne Referenz auf und Rückkoppelung an die visuelle Bezugsebene des Horizonts nicht erkannt werden können. Gefährlich scheint den Piloten das Fliegen in der „Waschküche“ vor allem deswegen, weil in den Wolken beide Orientierungsformen, die unmittelbaren Sinnesdaten und die instrumentelle Hilfe, unzuverlässig zu werden drohen.

Die Dynamisierung der Landschaft und die Irritation der Wahrnehmung wirken sich auf die „konventionelleren“ Mobilitätsmaschinen aus, etwa auf das Automobil. Die Fliegerperspektive wird auf den Boden rückübertragen. Marcel Proust bemerkt beim Autofahren eine „wechselseitige Verschiebung der Perspektive, durch die beim Näherkommen ein

⁸ Rothesay Stuart Wortley, *Letters from a Flying Officer* (1928), Gloucester 1982, 155.

⁹ Dazu Friedrich Otto, *Hans der Flieger. Eine Erzählung aus dem Weltkrieg*, Stuttgart o.J. [1916], 20.

Schloß mit einem Hügel, einer Kirche und dem Meer Bäumchenverwechsellern spielt, ... sowie die immer engeren Kreise, die das Automobil um eine (nachdem sie zuvor nach allen Seiten zu entschlüpfen versuchte) wie gebannt daliegende Stadt beschreibt, um schließlich pfeilgerade in der Tiefe des Tals, in der sie geduckt am Boden liegt, auf sie niederzustoßen...“¹⁰ Das ist eine Hybridisierung des Blickes von oben, aus den perspektivdynamisierten Aeroplanen der Kunstflieger, mit dem des schnell fahrenden Automobilisten. Prousts „Umkreisen“ und „Niederstoßen“ als automobiler Perspektive verdankt dem Pilotenblick seine Pointierung und ist durch ihn vermittelt.

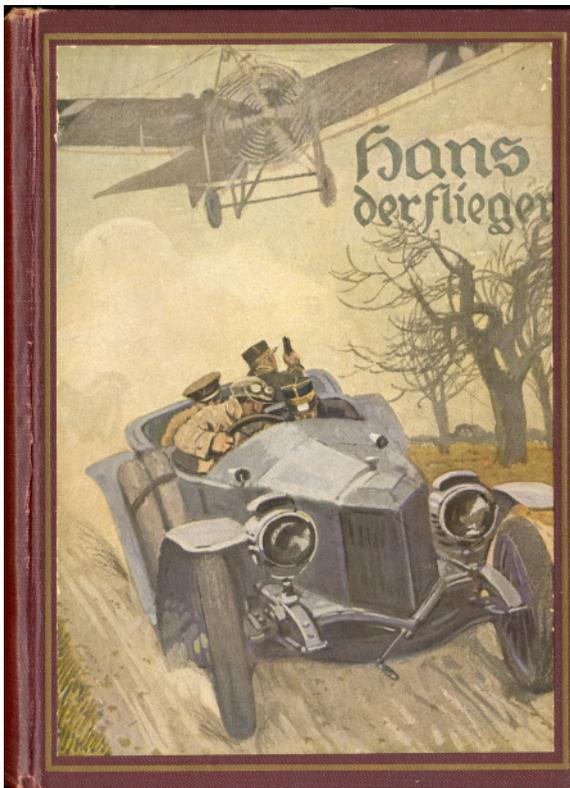


Figure 2. Buchtitel 1915

Ein weiterer Irritationsfaktor des Blicks von oben, nach der Zweidimensionalisierung, der Dynamisierung und dem visuellen Datenverlust ist die Miniaturisierung. Menschen und identifizierbare Gegenstände werden, so der verbreitete Topos, von oben gesehen zu „Spielzeug“. Sie verlieren an Bedeutung;

¹⁰ Marcel Proust, *Auf der Suche nach der verlorenen Zeit*, zit. nach Charles Grivel, *Automobil. Zur Genealogie subjektiver Maschinen*, in: Martin Stingelin/Wolfgang Scherer (Hg.), *HardWar, SoftWar. Krieg und Medien 1914-1945*, München 1991, 171-196, 183.

der Flieger geht auf Distanz zur 'normalen' Welt drunten und erhebt sich über sie. Typisch Richthofens Schilderung seines ersten Fluges, noch als Passagier: „Die Menschen winzig klein, die Häuser wie aus einem Kinderbaukasten, alles so niedlich und zierlich. Im Hintergrunde lag Köln. Der Kölner Dom ein Spielzeug. Es war doch ein erhabenes Gefühl, über allem zu schweben. Wer konnte mir jetzt was anhaben? Keiner!“¹¹ Distanz und Macht durch Höhe – dieses argumentative Muster des Über-Hebens wird dann nach 1914 militärisch wirksam, als symbolische Überlegenheit des Fliegers über die Bodentruppen und deren Anonymisierung.



Figure 3. Aus „The War Illustrated“, 1918

Kontrastiert wird der unbedeutend gewordene, distante, entrückte Erdboden mit den kühl-menschenleeren Landschaften des Himmels, in denen neue Schönheiten entdeckt und gefeiert werden. Die Klarheit des Firmaments, die unverschleierte, grelle Sonne, vor allem auch die ätherischen Landschaften der Wolken sind Komponenten einer neuen Ideallandschaft, die der Flieger betrachtet und ästhetisch konstruiert. Zusätzlich zum Blick auf die Erde ist eine neue Dimension des Erlebens der Wolkengebilde möglich: „Hoch türmten sich Wolkenberge auf, bildeten Gassen und winkelige Ecken, anzusehen wie eine Stadt aus dem Mittelalter. Rosig angehaucht von der schon tiefstehenden Sonne waren die einen, in Schatten getaucht, wie verträumte Plätzchen, die

¹¹ Manfred von Richthofen, *Der rote Kampfflieger*. Eingeleitet und ergänzt von Bolko Freiherr von Richthofen, Berlin 1933, 63.

anderen. Und zwischen hindurch flogen wir gleich verirrt Faltern (...)“¹².

Sind es hier Anspielungen auf Romantizismen mittelalterliche Städtchen, so rekurriert der Flieger Hellmuth Hirth bei der Beschreibung seines ersten Flugs durch die Wolken, ohne Sichtverbindung mit der Erde, auf Sprachbilder der schwarzen Romantik: „Es überkam mich eine Art Stimmung, als wäre alles nur ein Märchen ... Die Spitzen der Türme waren noch weiß von der sinkenden Sonne, die Wolkentäler aber zeigten alle Schattierungen eines Violett, das die tiefsten Stellen wie mit einer dunklen Flüssigkeit angefüllt hatte.“¹³ Der Rückflug erfolgt dann „...mit einem angenehm schaurigen Gefühl, einem Gruseln und einer freudigen Erwartung zugleich“, bei dem sich der Pilot „eine der dunklen Wolkengrüfte aussucht, in deren Schlund ich scheinbar untergehen sollte“¹⁴. Die Empfindungs-Versatzstücke der Schauerrromantik finden sich vor dem Krieg immer wieder bei Flügen durch die „Wolkenburgen“ und „schauerlichen Klüfte“, während im Krieg die Anblicke der Front während großer Artilleriebeschießungen diese romantisch-bedrohliche Wahrnehmungsfolie immer wieder aktivieren.

Die zunächst eher kontemplative Betrachtung der Himmelslandschaften aus der sicheren Distanz wird bald schon dynamisiert; der Flieger begibt sich hinein. Die Wolkenwelt, als zweite Landschaft über der eigentlichen am Boden, wird durch Beschleunigung und dreidimensionale Bewegung erst richtig erschließ- und genießbar. Sie ist nun weder einem Verlust des Geschwindigkeitsgefühls unterworfen, noch zweidimensionalisiert, sondern wird als ‚fliegergerechte‘ Natur konstruiert. So werden Wolken durchwegs als Spielmaterial des Fliegers geschildert: Man kann unmittelbar an ihrem Rand entlang fliegen, kurz in ihre „Watte“ eintauchen und gleich wieder in das gleißende Sonnenlicht hinaustreten. Wenn man so mit ihnen ein hochmobiles Spiel spielt und schließlich über ihnen fliegt, entziehen sie den Erdboden der Sicht. Dann erst kann der Flieger eine Einheit mit „seinem Element“ ohne störenden Bodenkontakt empfinden. Dann erst befindet er sich

der mit dem von der Erde abgehobenen autonomen Formen der Himmelslandschaften buchstäblich auf gleicher Höhe. Im erdfernen Umkreisen kann er in sie eintauchen und sie im Flug multiperspektivisch zerlegen und dynamisiert genießen. Sogar in Luftkampfsituationen sind Wolken willkommen, denn man kann sich in sie flüchten und sich so bedrohlichen Situationen entziehen.



Figure 4. Wolkenflug. Postkarte ca. 1917

Immer wieder faszinieren die frühen Flieger zwei Phänomene: der Sonnenuntergang, vom Flugzeug aus betrachtet, und der Nachtflug. In der Dunkelheit zu fliegen, galt, vergleichbar dem Wolkenflug, lange Zeit als kaum möglich. Wahrscheinlich fand der erste geplante Nachtflug erst im Sommer 1911 statt.¹⁵ Doch die ästhetischen Reize des Fliegens in der Dunkelheit werden bald schon einem Publikum kommuniziert, und dies auch im Kontext von Kriegsliteratur. Ein anonymes Kriegsflieger berichtet: „Die Straße leuchtet kreidig. Die Ferne geht unmerklich in die veilchenblaue Höhle der Himmelskuppel über, in welcher die volle Bogenlampe des Mondes strahlt. Die Luft ist ruhig ... Ein Ozean an Ruhe. Keine Welle wiegt uns. Von Zeit zu Zeit hüllt uns der warme Atem eines Obstgartens ein, haucht uns die gestellte Kühle der Wiesen an.“¹⁶ Eine weitere landschaftsästhetisierende Passage, die die Schilderung eines nächtlichen Bombenfluges im Jahr 1917 einleitet: „Hinter uns versinkt der Flugplatz im Zwielflicht. Es ist, als flögen wir durch dichte Wolken von Blütenstaub. Nebel wallen wie lange Züge von Nonnen über das weinrote Land. Der Himmel blüht wie eine mystische Blume über dem veilchenblauen Rauch des Horizonts.“¹⁷ Oder auch „Es ist nichts so

¹² Arthur Pflieger, Franz im Feuer. Vier Jahre Flugzeugbeobachter, Regensburg 1930, 67.

¹³ Hellmuth Hirth, 20.000 Kilometer im Luftmeer, Berlin 1913, 189.

¹⁴ Hirth, 20.000 Kilometer im Luftmeer (wie Anm. 13), 190.

¹⁵ Peter Supf, Das Buch der deutschen Fluggeschichte. Bd. 1: Vorzeit – Wendezeit – Werdezeit, Berlin 1935, 299.

¹⁶ Otto Fuchs, Wir Flieger. Kriegserinnerungen eines Unbekannten, Leipzig, ³1933, 94.

¹⁷ Fuchs, Wir Flieger (wie Anm. 16), 90 f.

köstlich, als oben im reinen Ozon das Versacken der Sonne unter die Staub-Dunst-Schichten der niederen Höhen zu erleben und darüberhin zu wandeln, bis der Erdkreis nach rosigen Schauern fahl und grau gleichsam verwest.“¹⁸



Figure 5. „The Raiders“. Buchillustration 1919

Beide Blicke auf die Natur hatten natürlich eine lange Tradition: Nachtwanderungen und Sonnenuntergänge waren in der romantischen Literaturtradition fest verankert, und nicht erst seit Eichendorff zu einem fixierten kulturellen Topos geworden, der jeweils aktualisiert werden konnte. Die letzte Passage hat aber deutliche Bezüge auf eine näher am Weltkrieg liegende künstlerische Tradition, nämlich die impressionistische Literatur der Jahrhundertwende, wie sie etwa durch Max Dauthendey repräsentiert wird. Ihr Merkmal ist ein intensiver Gebrauch von Synthesen und Farbsemantik. Aktualisierbare literarische Traditionen spielen hier, wie bei der Wahrnehmung und Darstellung innerhalb der Mobilitätskultur, eine bedeutende Rolle. Weil Sonnenuntergänge in den literarisch-künstlerischen Traditionen längst topisch geworden sind, eignen sie sich insbesondere als Kontrastfolie für die Darstellung der Destruktion in der Materialschlacht¹⁹, während für Sonnenuntergänge zwar ihre Unschuld bewahren können, aber in den Kreis einer zunehmend bedrohlichen Bildlichkeit geraten.

Doch die Landschaftswahrnehmung der Himmel ist nur eine Komponente des ästhetisierenden Pilotenblicks. Sinnlichkeiten, die die neue Mobilität freisetzt, werden in Kombination genossen und literarisch thematisiert. Der Motor steht als Quelle ästhe-

¹⁸ Richard Euringer, *Fliegerschule 4. Buch der Mannschaft*, Berlin 1929, 43.

¹⁹ Hynes interpretiert den Blick britischer Kriegsmaler auf die zerstörte Natur in Samuel Hynes, *A War Imagined. The First World War and English Culture*, London 1990, 195-197.

tischer Reize immer wieder im Vordergrund. So formuliert der anonyme Kriegsflieger seine Wahrnehmungen kurz nach dem Anlassen des Motors: „Ich liebe den Atem und die Geräusche des warmwerdenden Motors; den Geruch des reinen Metalls, die Schwüle der Öldämpfe, die Flüchtigkeit der Auspuffgase, das Mahlen der Zahnräder, das Sausen des Vergasers. Das alles bildet eine Atmosphäre des Lebendigen, es übersetzt in die Sinne die transzendente Kraft der Konstruktion.“²⁰ Auch extreme akustische Eindrücke, wie das „Hetzwtutgeräusch der Treibschraubenflügel“²¹, können nun in eine synästhetische Gesamtwahrnehmung integriert werden.



Figure 6. Looping eines deutschen Jagdflugzeuges. Postkarte, 1918

Solche Zeugnisse des Pilotenblicks haben eine dreifach geschichtete ästhetische Wahrnehmung: Die genießende Betrachtung der Himmelslandschaft, rekurrierend auf den mobilisierten Naturgenuss älteren Typs, dann der Genuss der neuartigen Sinneserfahrungen, die nur die „Apparate“ zu vermitteln vermögen, und schließlich die ästhetischen Reize der Artefakte selber. Alle drei Ebenen werden gleichrangig nebeneinander gestellt. Insbesondere die Futuristen beschreiben einen Typ ästhetischer Erfahrung, die aus dreidimensionalem hochmobilem Ich, neuen Landschaft und dem Reiz von Mobilitätsmaschinen komponiert ist.

Im Komplex dieser Rekombinationen von Naturgenuss mit Selbstgenuss, mit der Lust an den eigenen mobilitätsgenerierten Emotionen, spielen also als dritter Faktor die Maschinen selbst und ihre technische und zugleich doch wieder technikferne Ästhe-

²⁰ Fuchs, *Wir Flieger* (wie Anm. 16), 38.

²¹ Richard Dehmel, *Gebet im Flugschiff*, nach Tessa Korber, *Technik in der Literatur der frühen Moderne*, Wiesbaden 1998, 154.

tik eine zentrale Rolle. Eine durchaus typische Schilderung eines nächtlichen Fluges zeigt, wie eng verschränkt visuelle Reize und Lust an den Bewegungspotentialen der eigenen Mobilitätsmaschine werden: „Aus dem düsterglühenden Auspufftopf züngelt eine armlange schwefelblaue Flamme. In der glatten, zitternden Haut der Flügel spiegelt sich der Mond. Jetzt, wie ich leicht in die Kurve gehe, stürzt ein Wasserfall von blauem Mondsilber über uns her, zerstiebt im blitzenden Propeller, rollt und schlittert wie ein Sack von Talern über Rumpf und Flächen. Es ist eine Lust, wie ein ausgelassener Seehund ein wenig mit den Flossen zu schnicken, zu tauchen, wieder hochzuschleunigen und Flügel, Bauch und Rücken des Flugzeuges in kühler Mondmilch zu baden“²².

Das technische Gerät „spiegelt“ die Mondlandschaft, und wird zugleich selbst zum Gegenstand ästhetischen Genießens. William Robson beschreibt 1916 dieses dreifach kombinierte Spektrum der ästhetischen Genüsse beim Fliegen: „the wonderful panorama spread beneath and all round, the exhilarating rush of air in the face, the consciousness of speed, ... the extraordinary sensation of buoyancy“²³. Das Vergnügen am Erleben von Natur, technisch vermittelten Sinnlichkeiten und technischen Artefakten ist miteinander verschränkt. Es entsteht ein mobil generiertes sensorisches Gesamtwerk. Sowohl das Flugzeug – ein hochtechnisiertes Artefakt, das aber gleichwohl und paradoxerweise seine eigene Technizität vergessen lassen will – als auch die Wolkenlandschaften werden für den Flieger zu einem scheinbar kultural unbeeinträchtigten Naturidyll, das er mit „interesselosem Wohlgefallen“ hochmobil und spielerisch genießen kann.

Dieser Raum aus Naturgenuß, de-technisiertem Fluggerät und historisierenden Reminiszenzen ist hochgradig semantisiert: Unten ist Kleinheit, Bürgerlichkeit, oft Düsternis; darüber das natursymbolisch umgesetzte Ideal von Phantasie und ungetrübtem Genuß, das sich in Helle und Klarheit zeigt. Entsprechend wird das Wieder-Auf-die-Erde-Kommen als doppelter Abstieg gesehen: die Landung erscheint als Aufgeben-Müssen des ästheti-

schen Ideals, das sich nur „ad astra“, im Streben nach Höhe, verwirklichen kann.

Während des Krieges bekommt nun die Konstruktion des Oben als Ideal eine weitere semantische Dimension. Der Autor und Kriegspilot Richard Euringer: „Für uns sind blutersäufte Großkampfnester nichts als glimmende Köhlerhaufen, schwelend im Zigarettenrauch“.²⁴ Der Autor kann 1929 auf diese Opposition von Oben und Unten schon als Stereotyp anspielen: „Sie müssen ja alle neidisch werden auf die silbernen Ritter da oben, die so fürstlich zum Turnier reiten, während unten der Vulkan speit.“²⁵ Die Materialschlacht, betrieben von scheinbar miniaturisierten, nicht allein visuell bedeutungslos gewordenen Akteuren, macht den Erdboden zu einem sowohl hässlichen wie auch bedrohlichen Todesort, der als „Feuerlandschaft“ oder auch naturmetaphorisch als „Vulkan“ beschrieben wird. Unten: das ist die lebensfeindliche und im Grunde unnatürliche Natur. Aus ihr kommt für den Flieger die Bedrohung der Flugabwehr, und unten ist der Ort des Absturzes und des eigenen Todes.

In der Schilderung des Gegensatzes zwischen den schönen Himmelslandschaften und der bedrohlichen, hässlichen und hochgefährlichen Kriegslandschaft auf dem Boden wird eine typische Opposition aufgerufen, die auf eine lange Linie der Naturwahrnehmung während der Industrialisierung zurückging. „Die intakte, gewachsene Natur konnte jetzt gegen die als zerrissen erfahrene Kultur ausgespielt werden“²⁶, so Sieferle. Die intakte Natur war nun in den Lüften verortbar, die bedrohliche Kultur, die alles Natürliche zerstört und den Menschen bedroht, ist nun die des mechanisierten Bodenkrieges. Die Flieger können den durch die Materialschlacht hervorgerufenen „death of landscape“²⁷ aber immerhin durch ihren ästhetisierenden Blick auf die Himmelslandschaften auffangen. Im Kontrast dazu steht die weiterhin als „rein“ konstruierte Himmelsumgebung des Luftkrieges, in der sich der Flieger bewegt und seinen scheinbar unabhängigen Krieg führt. Dort „jagt“ er, „balgt“ sich mit den Gegnern, kämpft be-

²² Fuchs, *Wir Flieger* (wie Anm. 16), 94 f.

²³ William Robson, *Aircraft in War and Peace*, London 1916, zit. nach Stephen Kern, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, London 1983, 246.

²⁴ Euringer, *Fliegerschule 4* (wie Anm. 18), 21.

²⁵ Euringer, *Fliegerschule 4* (wie Anm. 18), 215 f.

²⁶ Rolf Peter Sieferle, *Entstehung und Zerstörung von Landschaft*, in: Manfred Smuda (Hg.), *Landschaft*. Frankfurt am Main 1986, 238-265, 247.

²⁷ So Hynes, *A War Imagined* (wie Anm. 19).

freit im dreidimensionalen Raum mit „Überschlagen“ und „Rollen“, wobei er aber auch den „besorgten Blick auf die Messuhren“ nicht vergessen darf²⁸.

Andererseits ist für die Piloten die Semantik des befriedigenden Oben und des bedrohlichen Unten, der „Hölle“ der Materialschlacht, nicht immer eindeutig. Denn auch die Höhe wird nun gefährlich. Aus dem schönen Himmel, speziell auch von oben aus der Sonne heraus, kann jederzeit ein Angriff einer feindlichen Maschine erfolgen. Das Oben bleibt eben nicht unschuldig und ideal: Aus der Höhe kommt der Feind, im Sturzflug mit überlegener Geschwindigkeit, und um ihm auszuweichen, muß man sich in die ungeliebte Tiefe begeben. Auch die Himmelslandschaften werden ambivalenter: In den Wolken kann man sich zwar verstecken, aber auch mit anderen Maschinen kollidieren, und man verliert seine Orientierung.

Doch der Kriegsflieger will offenbar mit diesen Irritationen und Bedrohungen „arbeiten“, er will sich an die Bedeutungen des neu konstruierten Mobilitätsraumes anpassen. Nur so vermag er sich als „neuer Mensch“ – ein expressionistisches Schlagwort – oder mindestens als neuer Kriegertypus selber zu konstruieren. Er trägt, so Ernst Jünger, einen „kühlen Kopf über heißem Herzen“. Im Krieg wie im Frieden manifestiert sich in den „Wolkenfernen“, in denen „die Propeller trommeln“, die Spezifik der modernen Zeit, die von dem expressionistischen Dichter Wilhelm Klemm 1917 als „namenlos zerrissen“ beschrieben wird²⁹, die aber trotzdem und deswegen beträchtliche Faszination ausübt. Der dreidimensionale Raum voller Sensationspotential wird durch Mobilitätsmaschinen erst erschlossen und erlebbar gemacht.

Damit wird die technisierte Himmelslandschaft als einer der Orte der Moderne³⁰ konstruiert. Der Pilotenblick wird zwischen 1910 und 1918 zu einer Komponente des neuen Typs eines „technoromantischen Abenteurers“ (Karl Kraus). Die techno-hybride

ästhetische Wahrnehmung, prekär, spannend und bedrohlich, entsteht – und damit entsteht eines der Muster für unsere eigene, längst schon in die Normalität des Alltags abgeglittene Mobilitätserfahrung.

²⁸ Ernst Jünger, Werke. Bd. 1: Tagebücher I. Das Wäldchen 125, Stuttgart, o. J.

²⁹ Wilhelm Klemm, Meine Zeit. Gesammelte Verse, Wiesbaden 1961, 124.

³⁰ Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hg.), Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts, Frankfurt am Main/New York 2005.