



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

*Der literarische Take-off des Aviatikers. Aufkommen, Bedeutungswandel und Unfalldiskurs  
des Luftfahrers in der Literatur von 1900-1930.*

Verfasser

Daniel Hengstschläger

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag.phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 332

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Deutsche Philologie

Betreuerin

Univ.-Prof. Dr. Eva Horn

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Zur Vorgehensweise – Zweck der Arbeit und Aufgabenstellung</b> .....	1
<b>2. Begriffsdefinition und Etymologie des ‘Aviatikers’</b> .....	4
2.1 Gegenwärtige Auffassung des Begriffes im Deutschen.....	4
2.2 Gestraffter Überblick über die Begriffseinführung in unterschiedlichen Sprachen.....	5
<b>3. Frühphase des Aviatikers</b> .....	7
3.1 Gabriele D’Annunzio – <i>Vielleicht, vielleicht auch nicht</i> – Mythologische Konzeption des Aviatikers – Frühphase.....	7
3.1.1 Einführung des Aviatikers in <i>Vielleicht, vielleicht auch nicht</i> .....	9
3.1.2 Die Vereinigung von Mensch und Maschine.....	11
3.1.3 Die Technik als Extension des Menschen.....	14
3.1.4 <i>Tod ist bei jedem Spiel, das wert ist, gespielt zu werden</i> – Unfalldarstellung.....	17
3.1.5 Abschließende Bemerkungen zu <i>Vielleicht, vielleicht auch nicht</i> .....	19
3.2 <i>Mafarka der Futurist – Afrikanischer Roman</i> / Filippo Tommaso Marinetti.....	20
3.2.1 Marinetti und der Futurismus.....	20
3.2.2 <i>Mafarka der Futurist</i> – futuristische Konzeption.....	21
3.2.3 <i>Mafarka der Futurist</i> – Einführung der Aviatik und mythologische Konzeption.....	23
3.2.4 Startvorgang der Flugmaschine.....	25
3.2.5 Flugmaschine als Extension des Menschen und Technikanwendung bei Marinetti.....	27
3.2.6 Unfalldarstellung im <i>Marfarka der Futurist</i> .....	28
3.3 Marinettis <i>Tod dem Mondschein</i> / <i>The Pope’s Monoplane</i> .....	29
3.4 Abschließende Bemerkungen zu <i>Mafarka der Futurist</i> und anderen besprochenen Texten Marinettis.....	32

<b>4. Übergansphase des Aviatikers</b> .....	34
4.1 <i>Der Rote Kampfflieger</i> – Manfred von Richthofen / Entstehungsgeschichte.....	35
4.1.1 <i>Der Rote Kampfflieger</i> – Darstellung des Aviatikers.....	36
4.1.2 Der Aviatiker (bei) Richthofen.....	39
4.1.3 Der Unfall in Richthofens Text.....	43
4.1.4 Zusammenfassung zum <i>Roten Kampfflieger</i> .....	45
4.2 Bertolt Brecht <i>Der Ozeanflug</i> .....	47
4.2.1 Allgemeine Einführung.....	47
4.2.2 <i>Der Ozeanflug</i> – Neue Textsorte.....	47
4.2.3 Darstellungsweise des Aviatikers im <i>Ozeanflug</i> .....	49
4.3 Bertolt Brecht - <i>Badener Lehrstück vom Einverständnis</i> .....	52
4.4 Unfalldarstellung bei Brechts <i>Ozeanflug</i> und dem <i>Badener Lehrstück</i> .....	54
<b>5. Spätphase des Aviatikers</b> .....	58
5.1 Antoine de Saint-Exupéry – <i>Südkurier</i> .....	60
5.1.1 Technikverständnis von Antoine de Saint-Exupéry.....	60
5.1.2 <i>Südkurier</i> – Darstellung des Aviatikers.....	61
5.1.3 Unfalldarstellung im <i>Südkurier</i> .....	67
5.1.4 Abschließende Bemerkungen zum <i>Südkurier</i> .....	70
5.2 Antoine de Saint-Exupéry – <i>Nachtflug</i> .....	71
5.2.1 <i>Nachtflug</i> – Darstellung des Aviatikers.....	73
5.2.2 Aviatische Technologie und Terminologie in Exupéry's <i>Nachtflug</i> .....	74
5.2.3 Unfalldiskurs im <i>Nachtflug</i> .....	75
5.2.4 Der Protagonist Rivière und das Wesen der Nachtflüge.....	79
5.2.5 Resümee zu Exupéry's Texten.....	80
<b>6. Conclusio</b> .....	81
<b>7. Abstract</b> .....	88

<b>8. Literaturverzeichnis</b> .....	90
8.1 Primärliteratur.....	90
8.1.1 Frühphase.....	90
8.1.2 Übergangsphase.....	90
8.1.3 Spätphase.....	91
8.2 Sekundärliteratur und sonstige Literatur.....	91

## 1. Zur Vorgehensweise – Zweck der Arbeit und Aufgabenstellung

Der große „Vogel“ wird seinen ersten Flug über dem Rücken des „Großen Schwans“ unternehmen. Er wird die ganze Welt mit Staunen und alle Schriften mit seinem Ruhm erfüllen und dem Ort, wo er geboren wurde, zu ewiger Herrlichkeit gereichen.<sup>1</sup>

Dieser Textauszug entstammt einem Schriftstück, welches lange Zeit vor der Entwicklung der motorisierten Fliegerei entstand. Mit dem großen Vogel spricht Leonardo da Vinci die Entwicklung seines eigens entwickelten Fluggerätes an. Festgehalten und überliefert hat der Künstler und Wissenschaftler seine aviatischen Konstruktionen im *Sul Volo degli Uccelli / „Kodex vom Vogelflug“*<sup>2</sup> aus dem Jahr 1505. Doch geflogen ist der Ausnahmekünstler nie. Dieser Traum ging für die Menschheit erst am 17. Dezember 1903 in Erfüllung. An diesem Tag führten die Brüder Wright den ersten motorisierten und kontrollierten Flug in der Geschichte der Menschheit durch. Zwölf Sekunden dauerte dieser Flug, doch diese zwölf Sekunden veränderten das Bild der Welt beträchtlich.<sup>3</sup> Seit jeher gibt es eine enge Verbindung zwischen naturwissenschaftlichen Entwicklungen und geisteswissenschaftlichen Ausarbeitungen. Diese Verbindung wird auch Anstoß und Initialzündung für diese Arbeit sein. Im Zusammenhang mit dem Aufkommen der Luftfahrt entwickelte sich in unterschiedlichen Textformen der Typus des Aviatikers heraus. Gerade in einer Zeit der Luftfahrtskrise, wie sie gegenwärtig in den Medien dargestellt wird, erscheint die Untersuchung der literarischen Verarbeitung und Entwicklung des Piloten als überaus aktuelle Forschungsthese. Das heutige Bild des Piloten war weder im realen Leben, noch in der Literatur von Anfang an gegeben. Im Zuge der technologischen Weiterentwicklung, veränderte sich auch die literarische Aufarbeitung des Luftfahrers. Es wird hier um keine phantastische Literatur im Sinne von Jules Verne gehen, sondern es wird auf eine möglichst realistische Darstellungsweise des Aviatikers geachtet. Dass dieser Ansatzpunkt des Realistischen nicht immer als haltbar erscheint, werden die folgenden Ausführungen zeigen, speziell was die Anfangsphase betrifft. Als Forschungsthese wird die Entwicklung in drei große Phasen eingeteilt. Sie werden als Frühphase, Übergangsphase und Spätphase charakterisiert. In jeden einzelnen Abschnitt werden ausgewählte charakteristische Texte gelegt, um das Forschungsziel zu untermauern. Wie überall in der Kategorisierung, lassen sich Texte nicht immer strikt in einen bestimmten Abschnitt zwängen, so auch hier, allerdings

---

<sup>1</sup> Da Vinci, Leonardo; Theodor Lücke (Hrg.): Tagebücher und Aufzeichnungen. Leipzig. Paul List. 1940. S. 306f.

<sup>2</sup> Ebd.

<sup>3</sup> Karlson, Paul: Der Mensch fliegt. Geschichte und Technik des Fliegens. Berlin. Ullstein. 1955. S. 84ff.

ist dennoch ein roter Leitfaden zu erkennen. Es wird versucht, möglichst viele Texte aus dem deutschsprachigen Raum zu analysieren, doch so international die Thematik rund um die Luftfahrt ist, so international ist auch ihre literarische Verarbeitung. Aus dem Grund werden hier auch Texte aus Frankreich und Italien herangezogen. Es handelt sich um eine Fragestellung, die einen Blick über den Tellerrand der eigenen Disziplin unabdingbar macht. Bei den fremdsprachigen Werken wird mit Übersetzungen gearbeitet, doch um keinem inhaltlichen Verlust durch die Übersetzungen zu unterliegen, werden die Hauptzitate auch in der Originalsprache angefügt.

Im Zuge der literarischen Darstellung des Aviatikers lässt sich zusammenhängend mit dieser Thematik eine weitere Tendenz an den Texten festmachen und ablesen. Sehr eng mit der generellen Darstellung des Luftfahrers verbunden, findet sich in nahezu allen ausgewählten Texten der Diskurs des Unfalls. Es mag kaum verwundern, dass sich dieser Aspekt ebenso mit der Metamorphose des Piloten verändert. Die philosophische Hinterfragung, bzw. besser formuliert als Unfallfolge, korreliert sehr stark mit der Erscheinung des Piloten. Stets eng verbunden finden sich diesbezüglich das Motiv oder die Macht der Natur. Bei einigen Texten, vor allem sehr stark bei Brecht, wird diese Beziehung zueinander überaus eingehend betont. Das heutige Bild eines gegenwärtigen Flugzeugabsturzes, im Sinne des gesellschaftlichen Hintergrundes und der Beziehung zum Aviatiker, findet sich erstmals bei Texten von Exupéry. Im späteren Verlauf wird noch näher auf dieses Thema eingegangen.

Nebst der Erwähnung im zugegen erwähnten Vorspann, erscheint der Begriff des Unfalldiskurses bereits im Titel dieser Arbeit. Es ist daher von Vorteil, kurz auf den Begriff des Diskurses einzugehen, ein Begriff der nicht immer unter demselben Deckmantel betrachtet wird. Bezugsfigur stellt an dieser Stelle Michel Foucault dar. Vereinfacht ausgedrückt sieht er in einem Diskurs ein Art „System von Aussagen, die hervorgegangen sind aus bestimmten institutionellen Praktiken[...]“<sup>4</sup>, entnommen und entstanden in unterschiedlichen Disziplinen. Dabei spielt auch ein Element der Ordnung eine wichtige Rolle. „Für die sprachliche Verfasstheit des Diskurses bedeutet dies zum einen Klarheit und Transparenz[...]“<sup>5</sup>, darüber hinaus auch eine Möglichkeit „es [diskursives System] unter Kontrolle zu halten.“<sup>6</sup> Es ist somit der sprachliche Ausdruck eines bestimmten Themenbereiches, doch ein Diskurs kann sich ebenfalls in materieller Form ausdrücken, als auch in bestimmten Verhaltensweisen. Die wissenschaftliche Erfassung des Begriffes ergibt

---

<sup>4</sup> Warning, Rainer: Heterotopien als Räume ästhetischer Erfahrung. München. Wilhelm Fink. 2009. S. 24.

<sup>5</sup> Ebd.

<sup>6</sup> Ebd.

ein nicht immer einheitliches Bild und hinterlässt einen teilweise vagen Definitionsdschungel. Auch die Beschreibung „als eines singulären, systematisch unbeherrschbaren und multiplen Rede-Zusammenhang“<sup>7</sup>, lässt ein weiteres Feld an Diskussionsstoff übrig. Es ist auch nicht Ziel, die Diskurstheorie hier offen zu legen, sondern es sollte der doch mehrmals gebrauchte Begriff etwas eingeordnet werden können.

---

<sup>7</sup> Frank, Manfred: Das Sagbare und das Unsagbare. Studien zur deutsch-französischen Hermeneutik und Texttheorie. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1989. S. 424.

## 2. Begriffsdefinition und Etymologie des 'Aviatikers'

Ein Teil der Crew an Bord eines Flugzeuges. Es handelt sich um den Flugzeugführer, der durch eine entsprechende Ausbildung in der Lage ist, das Flugzeug vom Cockpit aus zu steuern.<sup>8</sup>

Eine moderne Definition des Aviatikers, wie sie sich im aktuellen *Lexikon der Luftfahrt* wiederfindet, erscheint auf den ersten Blick unspektakulär. Für heutige Generationen ist der Begriff des Piloten längst im Standardvokabular der unterschiedlichen Sprachen fest verankert. So selbstverständlich Flugzeuge den Himmel charakterisieren, so selbstverständlich hat sich die Thematik in der Sprache manifestiert. Ist zwar die Bezeichnung 'Aviatiker' im Deutschen durchaus zulässig, so ist der Gebrauch des Begriffes 'Pilot' doch populärer. Grundvoraussetzung für ein Schriftstück ist nun demnach das Vorhandensein von Ausdrücken, Begriffen, schlicht von Wörtern, was eine kurze Einführung hinsichtlich dieser Thematik notwendig macht.

Die rasante Entwicklung der Luftfahrt stellte Aviatiker, Konstrukteure und Wissenschaftler vor ein linguistisches Problem. Es wurden zwar moderne Flugmaschinen erfunden, doch was fehlte war eine einheitliche Bezeichnung von Luftmaschine und Lenker des Fluggerätes.<sup>9</sup> Ein Phänomen nicht nur der Deutschen, sondern aller Sprachen, die mit dem Thema des Menschenfluges konfrontiert wurden. Um überhaupt die hier zu besprechenden Texte analysieren zu können, bedarf es einer kurzen und grundlegenden Übersicht des Begriffes an sich. Die heute allgegenwärtige Terminologie in der Luftfahrtbranche ist ebenso jung wie die Aviatik selbst.

### 2.1 Gegenwärtige Auffassung des Begriffes im Deutschen

Schon in *Grimms Wörterbuch* wird man diesbezüglich fündig, wenn auch der Eintrag des Luftfahrers oder 'Aeronauten', wie es bezeichnet wird, keine nähere Definition liefert. Nur zwei Lemmata weiter erscheint unter Luftfahrzeug eine Beweisstelle des Begriffes anhand eines Satzes von Wieland. „[...] in einer art von luftfahrzeug, dessen bloße möglichkeit behaupten zu hören nur sechs monate zuvor (vor 1783) jeden groszen und kleinen naturforscher lächeln gemacht hätte.“<sup>10</sup> All dies entstand allerdings in einer Zeit vor dem

---

<sup>8</sup> Klußmann, Niels; Malik, Arnim: *Lexikon der Luftfahrt*. Berlin, Heidelberg. Springer. 2007. S. 220.

<sup>9</sup> Vgl. Kap. II – Ist ein akzeptabler Versuch, einen kleinen Einblick in das Problem zu erlangen: Ingold, Felix Philipp: *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur*. Basel. Suhrkamp. 1980. S. 190ff.

<sup>10</sup> Grimm, Jacob; Grimm, Wilhelm: *Deutsches Wörterbuch*. Bd. 12. In: Heyne, Moriz (Bearb.): *Deutsches Wörterbuch von J. und W. Grimm*. (=Bd.6). München. Deutscher Taschenbuch Verlag. 1984. Spalte. 1252.

motorisierten Flugwesen. Auch in einem modernen etymologischen Wörterbuch der Deutschen Sprache wird lediglich der Begriff des 'Piloten' gelistet: „Entlehnung aus dem ndl. *piloot* 'Steermann, Lotse', aus dem frz. *pilote*, aus it. *pilota*[...]“<sup>11</sup>, so der Eintrag im Lexikon. Die französische Sprache war eine wichtige Quelle hinsichtlich des aviatischen Vokabulars. Ein weiteres Lexikon, spezialisiert auf die Herkunft von Fremdwörtern im Deutschen, wird an dieser Stelle bereits etwas konkreter. Der Begriff der 'Aviatik' ist hier gelistet, der bezeichnende Artikel spricht von „*veraltet* für Flugtechnik, Flugwesen; aus lat. *aviarius* 'zu den Vögeln gehörig', zu *avis* 'Vogel'“<sup>12</sup> Die Entlehnung aus dem Lateinischen ist ein immer wiederkehrender Bezug des Begriffes und dementsprechend als wichtig zu erachten. Im Laufe der Luftfahrtentwicklung entstanden unterschiedliche Formen der Bezeichnung, Begriffe die für den heutigen Leser oftmals als Kuriosum angesehen werden können und sich im Sprachgebrauch nicht durchsetzen konnten.

## 2.2 Gestraffter Überblick über die Begriffseinführung in unterschiedlichen Sprachen

Aufgrund fehlender und weiterführender Fachliteratur zu diesem Thema, beziehen sich folgende kurze Ausführungen auf Ingold und sind entsprechend in seinem Buch detaillierter nachzulesen.<sup>13</sup> Um das Jahr 1910 hatte sich vor allem in Frankreich der Begriff 'aéroplane' für das Fluggerät behaupten können. Clément Ader versuchte allerdings die Bezeichnung 'avion' zu popularisieren, hergeleitet aus der lateinischen Sprache und ebenfalls bezogen auf 'avis'. Durchsetzen konnte sich der Begriff allerdings kaum, außer im militärischen Fachjargon. Die Bezeichnung 'aéroplane' entstand in Frankreich um das Jahr 1855. Im Laufe der Zeit entwickelten sich teils burleske Neologismen wie 'aérostier' für den Piloten, 'tiered' für einen Doppeldecker oder 'aérobüs' für ein gewöhnliches Fluggerät. Letzteres findet eine starke Anlehnung an die heutige Bezeichnung des Flugzeugherstellers *Airbus Industries*. Für die Wiederbelebung des Begriffes war nicht unwesentlich die Lufthansa beteiligt. In den 1930er Jahren rief die Airline den 'Busverkehr der Luft' in das Leben. Oftmals wurde der Name plagiiert um schließlich als Bezeichnung des bekannten europäischen Flugzeugherstellers weiter zu leben.<sup>14</sup> Interessanterweise war das Deutsche bezüglich aviatischer Ausdrücke um 1910 bereits etwas eindeutiger. Zwar wurden Begriffe aus anderen

---

<sup>11</sup> Kluge. Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. Seebold, Elmar (Bearb.). Berlin; Boston. De Gruyter. <sup>25</sup>2011. S. 706.

<sup>12</sup> Hermann, Ursula: Knauer. Etymologisches Lexikon. 10000 Wörter unserer Gegenwartssprache. Herkunft und Geschichte. München. Droemer Knauer. 1982. S. 62.

<sup>13</sup> Vgl. Ingold: Literatur und Aviatik. S. 193ff.

<sup>14</sup> Morgenstern, Karl; Plath Dietmar: Airbus. Geschichte-Erfolge-Flugzeugtypen. Stuttgart. Motorbuch. <sup>2</sup>2005. S. 6.

Sprachen entlehnt, doch es gab bereits selbständige Wortkonstruktionen, oft verbunden mit dem Präfix 'flug-'. 'Pilot' war zu dieser Zeit kaum verbreitet, allerdings versuchte man den grotesken Ausdruck 'Aviater' zu popularisieren. Doch nicht nur das Französische und Deutsche konnten mit Wortneuschöpfungen aufwarten, sondern auch das Englische und Russische. Der russische Futurist Viktor Chlebnikov entwickelte beispielsweise Begriffe wie 'Flügerin' für eine Frau am Steuer, 'Flugling' für Passagier oder 'Flugner' für den Aviatiker.<sup>15</sup>

Diese Tatsache zeugt abermals von der Internationalität dieses Themenbereiches, was noch einmal die folgende kulturübergreifende Textauswahl rechtfertigt.

---

<sup>15</sup> Vgl. Ingold: Literatur und Aviatik. S. 197f.

### 3. Frühphase des Aviatikers

#### 3.1 Gabriele D'Annunzio – *Vielleicht, vielleicht auch nicht* – Mythologische Konzeption des Aviatikers – Frühphase

Zwei für diese Arbeit entscheidende Werke sind in nur geringem zeitlichem Abstand erschienen. Filippo Tommaso Marinettis *Mafarka der Futurist* erschien 1909<sup>16</sup>, Gabriele D'Annunzios *Vielleicht, vielleicht auch nicht* einige Monate später im Jahr 1910<sup>17</sup>. Das Werk D'Annunzios, welches im Original den Titel *Forse che si, forse che no* trägt, wurde sogleich in die deutsche Sprache übersetzt, was damals nicht zuletzt durch die neue heroische, im Werk behandelte, Flugthematik begründet wurde. Vielmehr ging es allerdings um kommerzielle Interessen.<sup>18</sup> Vom inhaltlichen Standpunkt betrachtet, bietet der Roman keine bahnbrechenden Neuerungen, doch verarbeitet er eine wichtige, für die damalige Gegenwart völlig neue Thematik, eben den Aufstieg des Menschen in den Himmel. D'Annunzio schildert allerdings keine nüchternen technischen Darstellungen von Airoplane und Geschehnissen wie beispielsweise Franz Kafka in seinem *Die Aeroplane in Brescia*<sup>19</sup>, sondern verwendet die thematische Darstellung der Fliegerei für inhaltsbezogene Diskurse. Im Gegensatz zu Marinetti gebraucht D'Annunzio keine so radikale Darstellungsweise wie der Gründer des Futurismus, viel mehr wandelt er die Technisierung des Himmels in eine konservativ mythologische Ebene um. Gewiss sind auch Parallelen zum Übermenschentum ersichtlich, eine Ähnlichkeit, wie sie auch Nietzsche verwendet hat. Dieser Aspekt wird auch in der Wissenschaft heiß diskutiert<sup>20</sup>, doch muss man an diesem Punkt äußerst vorsichtig vorgehen. Der Übermensch von Nietzsche ist im *Marfaka* offensichtlicher, auch wenn er in diesem Werk abweicht. Es wäre nicht richtig, den Autoren eine Falschinterpretation Nietzsches zu unterstellen, dennoch kann man den teilweise kryptischen Aussagen Nietzsches einen differenteren Sinn abgewinnen. Diese Thematik wird im folgenden Kapitel noch genauer diskutiert.

*Vielleicht, vielleicht auch nicht* stellt vier Protagonisten in den Mittelpunkt. Paolo Tarsis, Isabella, Vana und Aldo. Der doch triviale Handlungsstrang schildert eine in sich verwobene

---

<sup>16</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: *Mafarka der Futurist*. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004.

<sup>17</sup> D'Annunzio, Gabriele: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. München. Matthes & Seitz. 1989.

<sup>18</sup> Vignazia, Adriana: *Die deutschen D'Annunzio-Übersetzungen. Entstehungsgeschichte und Übersetzungsprobleme*. Frankfurt am Main. Peter Lang. 1995. S. 89.

<sup>19</sup> Kafka, Franz: *Die Aeroplane in Brescia*. In: Brod, Max(Hrg.): *Über Franz Kafka*. Frankfurt am Main. Fischer. 1966. S.

<sup>20</sup> Vgl. Ingold, Felix Philipp: *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur*. Basel. Suhrkamp. 1980. S. 37ff.

Liebesgeschichte, welche auch vor unmoralischen und in der damaligen Zeit skandalösen Aspekten nicht halt macht. Die Motive des Romans entsprechen durchaus den typischen Elementen in D'Annunzios Romanen und anderen Werken.<sup>21</sup> In seinen Erzählungen bewegt er sich stets in einer aristokratischen Welt mit gefühlsgeladenen Protagonisten.<sup>22</sup> Schon alleine die Thematik der Aviatik unterstreicht die Aristokratie der Charaktere. In ihrer Dissertation summiert Carla Filipuzzi die Lebenswelt der D'Annunzischen Protagonisten. „Es sind die Gesellschaftskreise dekadenter Aristokraten, die – fern von der harten Wirklichkeit – ein Leben des Müßiggangs und des Vergnügens führen.“<sup>23</sup> Das Leitmotiv der Dekadenz ist es auch, das sich durch den gesamten Roman wie ein roter Leitfaden zieht. Der Leser wird in medias res in die Erzählung katapultiert. Ihm bleibt keine Zeit, sich ein überblicksmäßiges Bild über die Protagonisten zu machen. Schon ab den ersten Seiten dominiert das Leitmotiv der Geschwindigkeit, dominiert ein Unentschieden sein zwischen Leben, Lieben und dem Tod. Diese Geschwindigkeit wird zu Beginn des Textes allerdings durch kein Fluggerät verkörpert, sondern mittels einer weiteren technischen Neuheit, die einige Jahre zuvor erfunden wurde und in der Literatur ebenfalls von großer Bedeutung war, dem Automobil. Im Rausch der Geschwindigkeit entwickelt sich ein Auf und Ab der Gefühle zwischen Paolo und Isabella. Dabei wird dieses Verhältnis auf eine Ebene gehoben, welche durch die Maschine Auto unterstrichen wird. Eine Ebene, die ekstatisch eine Todessehnsucht hervorruft.<sup>24</sup> László Földényi spricht in seinem Aufsatz über den Roman von der Erotik der Maschine, welche die Liebesleidenschaft der beiden Menschen in eine höhere Sphäre hebt.<sup>25</sup> Die Maschine selbst, schreibt der ungarische Essayist, wird zur leidenschaftlichen Ekstase selbst und korreliert mit der Liebe zwischen den Protagonisten. Das sich entzündende Benzingemisch in den Zylindern entspricht dem vor Liebe kochenden Blut der Liebenden.<sup>26</sup> Ein Vergleich, der auf den ersten Blick sehr überkitscht anmuten mag, doch für die Gesamtkomposition nicht unbedeutend ist. Im Sinne des Fin de siècle tritt bereits auf den ersten Seiten des Romans eine Todessehnsucht zu Tage.<sup>27</sup> Mit Hilfe der Maschine will Paolo seine Geliebte und sich selbst töten. Doch der Tod ist nicht das Ende, er ist eine Art Konservierung der Liebe. „Sie sah dem Tode entgegen

---

<sup>21</sup> Einen sehr schönen Schaffensüberblick gibt Irene Auerbach in: Chytraeus-Auerbach, Irene: Inszenierte Männerträume. Eine Untersuchung zur politischen Selbstinszenierung der italienischen Schriftsteller Gabriele D'Annunzio und Filippo Tommaso Marinetti in der Zeit zwischen Fin-de-Siècle und Faschismus. (= Literaturwissenschaft in der Blauen Eule, Bd. 38). Essen. 2003. S. 29ff.

<sup>22</sup> Filipuzzi, Carla: Hugo von Hofmannsthal und Gabriele D'Annunzio: Verwandtes und Trennendes. Wien. Diss. 1965. S. 70ff.

<sup>23</sup> Ebd. S. 70.

<sup>24</sup> Vgl. diesbezüglich: F. Földényi, László: „Es wird und nicht verziehen, umsonst gelebt zu haben“- Nachwort zu Gabriele D'Annunzios Roman. Vielleicht-vielleicht auch nicht. In: Vielleicht, vielleicht auch nicht. München. Matthes & Seitz. 1989. S. 425ff.

<sup>25</sup> Ebd. S. 427.

<sup>26</sup> Ebd.

<sup>27</sup> Ebd. S. 431.

und glaubte nicht an den Tod.“<sup>28</sup> Die technischen Errungenschaften repräsentieren nicht das eigentliche Wunder der Technik, sondern sind immer mit dem Diskurs der Gefahr verbunden.<sup>29</sup> Dies gilt für das Automobil als auch für die Luftfahrt. Der Aviatiker bedient dieses technische Gerät, widersetzt er sich den Regeln, so wird er ebenfalls zur Gefahr, er wird ein „ebenbürtiger Partner des Todes“.<sup>30</sup> Diese Verbindung mit dem Tod findet sich auch in den Textstellen über die Aviatik. Welche Bedeutung haben nun die neumodischen technischen Errungenschaften im Text? Welchen Zweck erfüllt die Technisierung des Himmels für den Autor? Doch zuerst wird ein kurzer Einblick in grundlegende Aspekte gegeben.

### 3.1.1 Einführung des Aviatikers in *Vielleicht, vielleicht auch nicht*

Im Laufe der Kulturgeschichte entstanden die unterschiedlichsten Flugmythen und Flugmärchen.<sup>31</sup> So findet sich auch in der griechischen Mythologie der bekannte und unterschiedlich rezipierte Flugmythos von Daidalus und Ikarus. Hauptsächlich von Ovid überliefert, werden der missglückte Flugversuch von Ikarus und die dabei bezogene Moral dargestellt. Ikarus achtet nicht auf die Vorgabe seines Vaters und als seine Wachsfügel schmelzen, stürzt er in den Ozean. Symbolisch betrachtet spiegelt dieser Mythos auch ein übermenschliches Streben wider.<sup>32</sup> Und diese Erzählung ist es auch, mit der D'Annunzio seine Flugthematik in *Vielleicht, vielleicht auch nicht* einleitet. Es ist der erste Hinweis auf seine mythologische Darstellungsweise des Aviatikers. Grundlegend wird hier eine Übersetzung von D'Annunzios Roman herangezogen, doch um die ursprüngliche Intention des Autors durch die Übersetzung nicht zu schädigen, wird im Anschluss an das Zitat die Originalversion als Vergleich angefügt.

Da mit einem Male erwachte in den Stämmen Italiens die Erinnerung an jenes erste Flügelpaar, das ins Griechische Meer gestürzt, an die ikarischen Flügel, aus Haselruten gefertigt, mit Rindersehnen verbunden, mit Geierfedern beschwingt.<sup>33</sup>

---

<sup>28</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 12.

<sup>29</sup> F. Földényi, László: „Es wird und nicht verziehen, umsonst gelebt zu haben“. S. 431.

<sup>30</sup> Ebd.

<sup>31</sup> Wolfgang Behringers Werk schafft zu dieser Thematik einen prägnanten und brauchbaren Überblick: Behringer, Wolfgang; Ott-Koptschalijski, Constance: *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*. Frankfurt am Main. Fischer. 1991.

<sup>32</sup> Ebd. S. 122.

<sup>33</sup> D'Annunzio: *Vielleicht – vielleicht auch nicht*. S. 64.

Or d'improvviso i Latini si ricordavano della prima ala d'uomo caduta sul Mediterraneo, dell'ala Icaria composta con le verghe dell'avellano con l'omento secco del bue con le penne maestre degli uccelli rapaci.<sup>34</sup>

Schon diese erste Beschreibung dient als Leitmotiv für die gedachte aviatische Darstellung von D'Annunzio. Es wird eine heldische, um nicht zu sagen epische übermenschliche Darstellungsweise geboten. „Jünger waren erstanden, hatten die Trümmer gesammelt und das Flugzeug verdoppelt.“<sup>35</sup> Der Autor schreibt eine Art Huldigung und Verehrung für alle erfolglosen und erfolgreichen Aviatiker der vergangenen Zeit. Mit „zwei schweigsame Brüder, Söhne des friedlichen Ohio“<sup>36</sup>, bezieht er sich auf die Gebrüder Wright, die ebenfalls Heldenhaftes geleistet haben. Es wird eine Art religiöse Ebene eingezogen, welche den Aviatiker nahezu göttlich erscheinen lässt. Doch von allem Fiktiven umgeben, finden sich aktuelle Zeitgeschehnisse im Roman. Der Autor lässt seine Hauptprotagonisten auf einem Flugmeeting auftreten. Hier schließt sich der Kreis zum oben erwähnten Text von Kafka, da an dem besagten Treffen in Brescia nicht nur Kafka, sondern auch der bereits bekanntere D'Annunzio anwesend war. D'Annunzio war allerdings nicht nur Beobachter in der sensationslüsternen Menge, sondern er startete selbst als Flieger, wenn auch auf dem Flugzeug von Glenn Curtiss.<sup>37</sup> Der Autor hat während dieses Treffens zwei Flüge absolviert und wurde ab dem Zeitpunkt in den Bann des Aviatischen gezogen, wie er es damals auch selbst berichtet hat.<sup>38</sup> Auf diesem, im Roman dargestellten Flugtreffen lässt er nun die fiktiven Charaktere seiner Erzählung auftreten. Die Helden dieses Abschnittes sind eben Paolo Tarsis und dessen Freund Giulio Cambiaso. Schon vor dem eigentlichen Start in den Himmel werden beide Aviatiker mit einem epischen Korsett ausgestattet und als heldenhafte Übermenschen positioniert. Unter widrigen Umständen haben sich beide Protagonisten in den scheußlichen Räumen eines Unterseebootes kennen gelernt und einen nahezu unmenschlichen Dienst versehen. Danach unternahmen sie eine Reise um den Globus und mussten von klirrender Kälte, über tropische Hitze, bis hin zu todbringenden Gefahren zermürende Herausforderungen bestehen. Felix Ingold spricht in seinen Ausführungen von Extremsituationen, in die die Protagonisten gestellt werden, darüber hinaus von einer

---

<sup>34</sup> D'Annunzio, Gabriele: *Forse che si forse che no*. In: Castagnola, Raffaella (Hrg.): *Opere di Gabriele d'Annunzio*. Milano. Oscar Mondadori. 2001. S. 48.

<sup>35</sup> Ebd. S. 65.

<sup>36</sup> Ebd. S. 65.

<sup>37</sup> Ingold, Felix Philipp: *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur*. Basel. Suhrkamp. 1980. S. 28.

<sup>38</sup> Ebd.

„Zerreissprobe [sic!] auf Leben und Tod“.<sup>39</sup> Der Aufstieg in den Himmel ist für beide Piloten die Krönung ihrer Kühnheit und zugleich die aristokratische Annäherung an den Tod.

### 3.1.2 Die Vereinigung von Mensch und Maschine

Stattet D'Annunzio seine Aviatiker mit heldenhaften Attributen aus, so sind sie im Gegensatz zu Marinettis *Mafarka* noch immer die Personen, die ihre Fluggeräte bedienen. Ein Motiv, welches für diesen Zeitabschnitt um die Jahrhundertwende und vor allem für *Vielleicht, vielleicht auch nicht*, von großer Bedeutung ist, ist die nahezu biologisch anmutende Vereinigung von Mensch und Maschine. Der Aviatiker erbaut seinen Vogel, jedoch „jede Maschine trug wieder in ihrem Inneren ihren Erbauer, wie das Spinnweb in sich seine Spinne trägt.“<sup>40</sup> Das Fluggerät wird zum zweiten Körper, zum Käfig seines Konstrukteurs. Ist er erst einmal in der Luft, hebt er sich von der Erde und vom Volk ab und ist somit frei<sup>41</sup>, doch „jeder dieser Menschen erschien als der Gefangene des Ungeheuers, das er erzeugte.“<sup>42</sup> In der Maschine selbst ist er allerdings abhängig von seinem Konstrukt und seiner Fähigkeit zu fliegen. An dieser Stelle stellt sich abermals die entscheidende Frage, wie sich die Bedeutung der Technik für die damalige Gesellschaft ausgewirkt hat, speziell auch für die literarischen Texte? Ad hoc empfiehlt sich ein Blick in *The book of Wonders*<sup>43</sup>, welches erstmals im Jahr 1914 publiziert wurde. Die Darstellungsweise der Aviatik unterscheidet sich grundlegend von der in literarischen Texten. Interessanterweise wird ein Phänomen geschildert, welches sich erst bei Bertolt Brechts Text *Ozeanflug*<sup>44</sup> zeigt, die Errungenschaft der Luftfahrt als Gemeinschaftsarbeit. „They [Flugmaschinen] are the result of evolution – of the combined work and thought of hundreds of men.“<sup>45</sup> Dieser Satz wurde in einer Zeit verfasst, in welcher der literarische Luftfahrer noch als eigenständiger kämpfender Held dargestellt wird. Das Werk nimmt auch Bezug auf Personen, welche in literarischen Texten nicht erwähnt werden, die Erbauer der Motoren, ohne deren Know-how ein Flug nicht möglich gewesen wäre. „There are several other names that must be mentioned in connection with the early history of successful flight[...]“<sup>46</sup> Es muss allerdings gerechterweise beigefügt werden, dass es sich bei diesem

---

<sup>39</sup> Ebd. S. 30.

<sup>40</sup> D'Annunzio: *Vielleicht – vielleicht auch nicht*. S. 73.

<sup>41</sup> Auf Seite 35 im oben zitierten Werk von Ingold geht dieser auch auf den Diskurs der Raumvorstellung im Roman von D'Annunzio ein. Der Flug als räumliche „*Weltflucht*“ des Aviatikers.

<sup>42</sup> D'Annunzio: *Vielleicht – vielleicht auch nicht*. S. 73.

<sup>43</sup> J. Bodmer, Rudolph: *The Book of Wonders. Wonders of nature and the wonders produced by man*. Richmond. Presbrey Syndicate. 1914.

<sup>44</sup> Brecht, Bertolt: *Der Ozeanflug*. In: Brecht: *Versuche 1-3 – Heft 1*. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 7-27.

<sup>45</sup> J. Bodmer: *The Book of Wonders*. S. 126.

<sup>46</sup> Ebd. S. 130.

eben zitierten Werk um ein Art Lexikon handelt, welches als Ort der Heroisierung nicht wirklich geeignet wäre. Doch zwei Hinweise haben auch durchaus Einzug ins Literarische gehalten. Zum einen die nahezu aristokratische Verbindung der Flugzeugführer zueinander, so bildeten diese eine kleine Gruppe von experimentierfreudigen Personen, und zum anderen die Fähigkeit, das Flugobjekt selbst zu erbauen, also Pilot und Konstrukteur als eine personale Einheit. D'Annunzio macht sich nun diese Thematik der Luftfahrt für sein Werk zu eigen. Nicht zuletzt aus dem Grund, um sein Konzept des Superuomo und in weiterer Folge auch das Modell der Supernazione auf die Spitze zu treiben.<sup>47</sup> In seinen Werken vor *Vielleicht, vielleicht auch nicht* hat der Autor diese Konzepte des Übermenschen und der Übernation entworfen und sukzessive ausgebaut, um schließlich in diesem Werk den Höhepunkt zu erreichen. Mit diesen Begriffen weist der Dichter auch auf den Typus des Nationaldichters hin und eben schließlich auch auf sich selbst.<sup>48</sup> Hier spielt die Aviatik eine große Rolle, auch im realen Leben des Dichters. Wie bereits erwähnt, hat er sich auch selbst in die Luftfahrt eingemischt und war Teilnehmer und Leiter des berühmten Fluges über Wien vom 9. August 1918.<sup>49</sup> Zwar schreibt sich bereits eine neue Epoche der Aviatik, doch diese heroische Durchführung des Fluges diente dem Zweck, propagandistische Flugblätter über Wien abzuwerfen.<sup>50</sup> So hat er den Helden seiner Literatur zu sich selbst in die Realität transzendiert. Doch zurück zum Roman und zum Konzept des Übermenschen.

Das Bindeglied zum nietzscheanischen Übermenschentum wurde bereits weiter oben gebracht. Felix Ingold arbeitet in seinem Werk den Vergleich zwischen Nietzsche und D'Annunzio sehr schön heraus, indem er im Übermenschen D'Annunzios die Verbindung Mensch Maschine sieht, wohingegen Nietzsche für sein Konzept keine technische Maschinerie benötigt.<sup>51</sup> Im Zarathustra schreibt Nietzsche: „Der schaffende Leib schuf sich den Geist als eine Hand seines Willens.“<sup>52</sup> Es geht hier vielmehr um die Geistesstärke als um technologische Neuerungen. Der nietzscheanische Übermensch ist die höhere geistige Vollendung des Menschen. Der Mensch ist nur eine Mittelstation der Entwicklung. „Der Mensch ist ein Seil, geknüpft zwischen Thier [sic!] und Übermensch – ein Seil über einem Abgrunde.“<sup>53</sup>, so Nietzsche. Die Vorstellung von D'Annunzio, die selbst in die bildende Kunst Einzug gehalten hatte, kreierte ein

---

<sup>47</sup> Umfangreich erörtert in: Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 55ff.

<sup>48</sup> Ebd. S. 69.

<sup>49</sup> Hochmüller, Wolfgang: Gabriele D'Annunzio 1914-1922. Wien. Dipl. 2004. S. 50.

<sup>50</sup> Ebd.

<sup>51</sup> Ingold: Literatur und Aviatik. S. 47.

<sup>52</sup> Nietzsche, Friedrich: Also sprach Zarathustra. Ein Buch für Alle und Keinen. In: Colli, Giorgio(Hrg.); Montinari,azzino(Hrg.): Nietzsche Werke. Kritische Gesamtausgabe. Bd. 6. Berlin. Walter de Gruyter. 1968. S. 36.

<sup>53</sup> Ebd. S. 10.

Verbindungswesen von einer biologischen und technischen Ebene und lässt eine Art biologisches übermenschliches Wesen entstehen. Im Bereich der bildenden Kunst wurde diese Thematik besonders eindrücklich vom französischen Maler Fernand Léger bearbeitet. In einigen Malereien stellte er diese Verschmelzung dar, besonders eindrucksvoll in seinem Werk 'L'Aviateur'<sup>54</sup>, in dem er eine sich drehende Luftschraube und einen Aviatiker in seiner Flugmaschine darstellt. Der Aviatiker zeigt sich in einer festen Beziehung und Verbindung zu seiner Flugmaschine. „Mensch und Maschine bilden eine Funktionseinheit“<sup>55</sup>, so Asendorf. Auch bei Ernst Jünger findet sich einige Jahre später die Thematik von Mensch und Maschine. Im 1932 erschienenen *Arbeiter* greift er den Begriff der „organischen Konstruktion“<sup>56</sup> auf. Seine Schrift ist allerdings in einem Zeitalter entstanden, in welchem die Menschen bereits die Grausamkeiten der Bombenflieger miterleben mussten, in einem Zeitalter, das sich nicht mehr mit dem Entstehungszeitraum von *Vielleicht, vielleicht auch nicht* vergleichen lässt. Somit unterscheidet sich auch die Zusammengehörigkeit von Mensch und Maschine. Jünger beleuchtet das Thema von einer abstrakteren Seite, es geht ihm vielmehr um eine Alltäglichkeit der Technisierung, die auf eine gleiche Ebene wie der Mensch gestellt wird. Die organische Konstruktion ist für Jünger, wenn „die Technik jenen höchsten Grad von Selbstverständlichkeit erreicht, wie er tierischen oder pflanzlichen Gliedmaßen innewohnt.“<sup>57</sup> An dieser Stelle fühlt man sich auch erinnert an den Begriff von Marshall McLuhan, der „Extension des Menschen“<sup>58</sup>, doch diesbezüglich später mehr. Leitmotiv ist bei seinen Ausführungen auch die Stromlinie, die das Gesellschaftsbild homogen prägt. Aufgrund der technischen Weiterentwicklung gewinnt der Begriff Stromlinienform zunehmend an Bedeutung. Im Gegensatz zu *Vielleicht, vielleicht auch nicht* ist die Thematik der Luftfahrt bereits in ein wirtschaftliches System übergegangen und somit einer stetigen Weiterentwicklung ausgesetzt.<sup>59</sup> Doch um auf D' Annunzio zurückzukommen, so spielen seine Ausführungen noch in die mythologische Ebene hinein. Die organische Verbindung vom Aviatiker mit seinem Fluggerät lässt ein nahezu gottähnliches Wesen entstehen. Vor seinem Absturz wird der Protagonist Giulio Cambiaso auf diese Weise auf epische Weise emporgehoben.

Giulio Cambiaso hatte nie so wie diesmal die Zusammengehörigkeit zwischen der Maschine und seinem Körper gefühlt, zwischen seinem

---

<sup>54</sup> Asendorf, Christoph: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Wien. Springer. 1997. S. 29.

<sup>55</sup> Ebd.

<sup>56</sup> Jünger, Ernst: Der Arbeiter. (= Ernst Jünger. Sämtliche Werke. Essays II, Bd. 8.). Stuttgart. Klett-Cotta. 1981. S. 191.

<sup>57</sup> Jünger, Ernst: Der Arbeiter. (= Ernst Jünger. Sämtliche Werke. Essays II, Bd. 8.). Stuttgart. Klett-Cotta. 1981. S. 191.

<sup>58</sup> McLuhan, Marshall: Understanding Media- The extensions of man. London; New York. Routledge Classics. 2006.

<sup>59</sup> Näher erläutert Asendorf die Flugthematik rund um Jünger: Asendorf: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. S. 95ff.

geübten Willen und dieser bezähmten Kraft, zwischen seinen instinktiven Bewegungen und den Bewegungen dieses Mechanismus. Von den Flügeln der Schraube bis zur Flosse des Steuers fühlte er dies ganze schwebende Gebilde wie eine organische Verlängerung und Bereicherung seines eigenen Seins.<sup>60</sup>

Giulio Cambiaso non aveva mai sentita così piena la concordanza fra la sua macchina e il suo scheletro, fra la sua volontà addestrata e quella forza congegnata, tra il suo moto istintivo e quel moto meccanico. Dalla pala dell'elica al taglio del governale, tutta la membratura volante gli era come un prolungamento e un ampliamento della sua stessa vita.<sup>61</sup>

Die Flugmaschinen selbst werden nicht mehr als technische Konstruktionen beschrieben, sondern sie werden zu organischen Wesen, die vogelgleich durch die Lüfte schwirren. „Der Reiher“<sup>62</sup>, ist ein immer wiederkehrendes Motiv. Mit diesem Vergleich bezieht sich der Autor grundlegend auf die beiden fliegenden Hauptprotagonisten. Doch auch andere Luftfahrer auf dem beschriebenen Treffen bekommen ornithologische Zuschreibungen. Bereits in seinem Werk *Sul Volo degli Uccelli*, dem *Kodex über den Vogelflug*<sup>63</sup>, nimmt sich Leonardo da Vinci der Verbindung von Mensch und Technik an. In seinen Ausführungen über die Konstruktion von Flugmaschinen, die man nahezu als Bauanleitung lesen kann, und die durchaus auch für heute noch fundamentale Ideen der Strömungsmechanik beinhalten, beschäftigt er sich mit der 'Seele' eines Flugkörpers. „Daher möchten wir behaupten, dass diesem durch den Menschen gebauten Gerät nur die lebende Kraft des Vogels fehlt, und diese lebendige Kraft soll eben durch die lebendige Kraft des Menschen ersetzt werden.“<sup>64</sup> Der Mensch wurde aus dem Grund „dessen [Flugmaschine] Seele und Lenker“.<sup>65</sup> Es muss allerdings gesagt werden, dass Leonardo da Vinci keine mythologische Absichten hinter seinen Beschreibungen verbarg. Es geht ihm einzig um die Möglichkeit eines Menschenfluges mit Hilfe eines technischen Gerätes. Der Vergleich zu den Vögeln leitet sich von seinen zahlreichen Untersuchungen in der Vogelwelt ab.

### 3.1.3 Die Technik als Extension des Menschen

Bei dieser Verbindung von Mensch und Maschine darf auch die medientheoretische Theorie von Marshall McLuhan nicht unberücksichtigt bleiben. „[...] we have already extended our

<sup>60</sup> D'Annunzio: Vielleicht, vielleicht auch nicht. S. 88.

<sup>61</sup> D'Annunzio, Gabriele: Forse che si forse che no. In: Castagnola, Raffaella(Hrg.): Opere di Gabriele d'Annunzio. Milano. Oscar Mondadori. 2001. S. 70.

<sup>62</sup> Ebd. S. 89. Der Ausdruck zieht sich allerdings durch das gesamte Werk.

<sup>63</sup> Da Vinci, Leonardo; Theodor Lücke (Hrg.): Tagebücher und Aufzeichnungen. Leipzig. Paul List. 1940.

<sup>64</sup> Da Vinci, Leonardo; Theodor Lücke (Hrg.): Tagebücher und Aufzeichnungen. Leipzig. Paul List. 1940. S. 370.

<sup>65</sup> Ebd.

senses and our nerves by the various media.“<sup>66</sup> Unter seinem Motto „The medium ist the message“<sup>67</sup> ist das Aufkommen der Flugzeuge nichts anderes als ein Aufkommen und eine Veränderung von weiterführenden Medien. Anders ausgedrückt ist die aufkommende Luftfahrt nichts Geringeres als eine Veränderung der Gesellschaft und des gesamten kulturellen und medialen Gesellschaftsbildes. Bereits seit Anbeginn der Pionierluftfahrt hat sich beispielsweise das Städtebild leicht verändert. So wurden schon zu dieser Zeit Flugpisten angelegt, um Flugtreffen, wie sie auch im Text dargestellt sind, abzuhalten. McLuhan unterscheidet zwei Gruppen, die ‘hot media’, welche grob formuliert eine geringe Teilnahme des Individuums benötigen und gegenteilig die ‘cold media’.<sup>68</sup> Zu Beginn war die Luftfahrt gewiss ein ‘cold media’, doch im Laufe der Zeit veränderte sie sich eben zum alltäglichen Aspekt. Als Beweis dient hier abermals das Literarische. Der Mensch vergrößerte im Laufe seiner Existenz immer mehr seinen Radius der Mobilität. McLuhan sieht die Aviatik unter anderem als „extension of man“ an. „All manner of utensils [speech, money, e.g.] are a yielding to this bodily stress by means of extensions of the body.“<sup>69</sup> Die Technik selbst dient dem Menschen als Erweiterung seines eigenen Seins. Die technischen Systeme bauen darüber hinaus auch aufeinander auf. McLuhan bringt den Beweis mit Fahrrad und Flugzeug, der besagt, dass die frühen Flugzeuge fahrradähnlich aussahen und somit von diesen in gewisser Weise abgeleitet wurden, nur eben als weitere Extension des Menschen.<sup>70</sup> Die Gegenüberstellung von Technik und organischer Ebene erweist sich als äußerst interessant. „The transformations of technology gave the character of organic evolution because all technologies are extensions of our physical being.“<sup>71</sup> Dies ist genau der Ansatzpunkt, der auch in D’Annunzios Text zu finden ist. Diese anatomische Verbindung wird auch in den Text von *Vielleicht, vielleicht auch nicht* integriert und spiegelt in gewisser Weise das Technikverständnis dieser Generation wider. Doch auch die Thematik lässt unterschiedliche Lesarten zu, welche nicht immer zielführend erscheinen.

Die kühnen Luftfahrer haben es nun geschafft, die Menschheit in die Zukunft zu befördern. „Die Seele der Menschheit hatte das Jahrtausend überschritten.“<sup>72</sup> Doch diese Heroisierung und Verschmelzung der Luftfahrer mit ihrem Gerät wirkt sich auf unterschiedliche Weise aus. Hier spielt auch, wie Felix Ingold ebenfalls feststellt, die Beziehung zur Frau eine Rolle. Die oben zitierte Passage betrifft Giulio Cambiaso und nicht den Hauptprotagonisten Paolo Tarsis.

---

<sup>66</sup> McLuhan, Marshall: *Understanding Media- The extensions of man*. London; New York. Routledge Classics. <sup>5</sup>2006. S. 4.

<sup>67</sup> Vgl. Ebd. S. 7ff.

<sup>68</sup> Vgl. Ebd. S. 24ff.

<sup>69</sup> Ebd. S. 197.

<sup>70</sup> Vgl. diesbezüglich Kapitel 19: McLuhan: *Understanding Media*. S. 195ff.

<sup>71</sup> Ebd. S. 199.

<sup>72</sup> D’Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 90.

Ingold liefert das Argument, dass diese Verbindung zur Maschine nur dann funktioniert, wenn der Aviatiker von keiner femininen Störung beeinflusst wird. Anders ausgedrückt, stellt diese Verbindung eine intime Beziehung dar, welche keiner Behinderung unterliegen darf.<sup>73</sup> Paolo Tarsis ist den gesamten Roman über in einer Zerrissenheit zwischen Isabella und Vana, und kann sich somit nur wenig der Verbindung mit seiner Maschine hingeben, außer am Ende der Erzählung wo er sich befreit von allem Hinderlichen in die Lüfte erhebt. Es sollte allerdings kein normaler Flug werden, sondern sein letzter. „Der Gang der Maschine fand keinen Widerhall und glich der Bewegung des Herzens und der Adern [...]“<sup>74</sup> An dieser Stelle findet sich abermals eine biologische Darstellung einer an sich 'toten' Konstruktion.

Die Verschmelzung von Giulio Cambiaso mit seinem Fluggerät erscheint hier schon spannender. Sie dient als Vorbereitung für seinen nahenden Absturz und Tod, welcher ihn erst zum unsterblichen Helden werden lässt. Doch auch bei Giulio spielt kurz vor seinem Tod eine Frau eine Rolle. Vor seinem Start entsteht eine überzeichnete Konversation mit Vana über eine Prophezeiung. In der Schwester von Isabelle sieht Giulio nun das Antlitz einer vor Jahren gesehenen Wahrsagerin. Als Symbol werden gelbe Rosen überreicht, doch der Höhenflug bringt schließlich keine Liebe, sondern den Tod und somit das unsterbliche Leben.

Mit dieser teilweise nahezu anti-femininen Lesart ist ein großer Teil der Wissenschaft durchzogen, eben von Ingold bis hin zu Werken über D'Annunzio selbst. Diese Thesen mögen durchaus auf die Gruppe der Futuristen zutreffen, in der *Mafarka* Analyse wird dies später noch sehr deutlich werden, jedoch erscheint dieser Ansatzpunkt nicht unbedingt für *Vielleicht, vielleicht auch nicht* zutreffend. D'Annunzio konstruiert zwar mit seinen epischen Flügen eine neue Art von Freiheit, jedoch beruht diese nicht unbedingt auf der Ablösung von der Weiblichkeit, sondern dient vielmehr zur Untermauerung seines Heldenmenschen, was eben dem Modell der *Supernazione* zustrebt. Der Autor versucht ein Modell der heroischen Männlichkeit zu schaffen, was sich unter anderem auch in politischen Aktionen von D'Annunzio manifestiert hat. Es geht ihm um, wie es Irene Auerbach so schön formuliert, „das heroische Bewusstsein des Mannes“.<sup>75</sup> An einer Stelle im Roman wird dies besonders ersichtlich herausgestrichen, der Freund von Paolo ist tödlich verunglückt und Paolo hält die Totenwache.

---

<sup>73</sup> Ingold: *Literatur und Aviatik*. S. 31f. // Dieses Argument, und dies wird auch noch genauer erläutert, ist zwar in der Forschungsliteratur weit verbreitet, erscheint jedoch nicht wirklich zielführend. Grundlegend handelt es sich um ein futuristisches Argument, doch D'Annunzio kann man nicht mit Marinetti vergleichen und somit auf gleicher Ebene positionieren. Im Gegensatz zu Marinetti, vertrat D'Annunzio noch konservativere Motive in der Literatur, welche keineswegs Frauen verachtend waren.

<sup>74</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 418.

<sup>75</sup> Chytraeus-Auerbach: *Inszenierte Männerträume*. S. 71.

Paolo Tarsis wachte in der kurzen Hochsommernacht an der Bahre des Freundes. Er hatte nicht geweint. Weinte nicht. Der große Schmerz ist wie eine plötzliche Erstarrung des ganzen Seins.<sup>76</sup>

Paolo Tarsis vegliava senza lacrime la salma del suo compagno, nella notte breve: rotto il piú ricco ramo della sua stessa vita, distrutta la piú generosa parte di sé, menomata per lui la bellezza della Guerra.<sup>77</sup>

Paolo zollt seinem Freund nicht den Respekt, indem er Tränen vergießt, sondern er steigt mit seinem eigenen Fluggerät in die Höhen empor, die Cambiaso zum Verhängnis wurden. Er fordert die tödliche Gefahr am eigenen Leib heraus. Der Autor orientiert sich dabei immer wieder an antiken Heldenepen, nicht nur im hier besprochenen Buch, sondern besonders in seinen Frühwerken.<sup>78</sup> Im Roman selbst spielt auch die Liebe mit hinein. Kurz vor dem Tod von Cambiaso findet das bereits erwähnte Gespräch zwischen ihm und Vana statt. Die Liebe begleitet ihn symbolisch mit den gelben Rosen in den Himmel. „Es ist das erstemal [sic!], dass ich eine Blume in die Luft trage. Halten Sie die Blume für leicht? [...] Ich verspreche Ihnen, dass ich sie zu einer Höhe tragen werde, die keiner erreicht hat, höher als die Wolken.“<sup>79</sup> Hier erscheint das Argument der feministischen Abwertung nicht haltbar, im Gegenteil, die Liebe wirkt als Ansporn für herausragende Rekordleistungen. Das Leitmotiv dieser Konversation zieht sich durch den gesamten restlichen Roman. Vana bezeichnet sich selbst immer als „Braut des Schattens“<sup>80</sup>, eine Liebe die über den Tod hinausgeht und schließlich im Tod Vanas endet, welcher märtyrerische Elemente aufweist.

#### 3.1.4 *Tod ist bei jedem Spiel, das wert ist, gespielt zu werden*<sup>81</sup> – Unfalldarstellung

Im Zuge der obigen Ausführungen wurde der Unfalltod von Giulio Cambiaso bereits mehrfach angesprochen. Der gesamte Roman ist zusammenhängend mit den heroischen Darstellungen mit einem Diskurs des Unfalls verbunden. Betrachtet man die Veränderung des Aviatikers über einen gewissen Zeitraum, so zeigt sich diesbezüglich auch eine Wandlung der Unfalldarstellung. Der Absturz wie er in *Vielleicht, vielleicht auch nicht* abgebildet ist, unterscheidet sich grundlegend von der gegenwärtigen Auffassung eines Unfalls. Da die

---

<sup>76</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 117.

<sup>77</sup> D'Annunzio, Gabriele: *Forse che si forse che no*. In: Castagnola, Raffaella (Hrg.): *Opere di Gabriele d'Annunzio*. Milano. Oscar Mondadori. 2001. S. 95.

<sup>78</sup> Vgl. Chytraeus-Auerbach: *Inszenierte Männerträume*. S. 71 f.

<sup>79</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 86.

<sup>80</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 319. Diese Bezeichnung findet sich allerdings auch in leicht abgewandelter Form an anderen Stellen im Roman.

<sup>81</sup> Ebd. S. 79.

Thematik des Unfalls mehr als komplex erscheint, sollte man zuvor elementare Bereiche definieren. Es gibt unterschiedliche Unfalltypen und Unfallhergänge, doch

Der Unfall ist pure Zukünftigkeit: Modell und Projektionsfigur, in der in die Euphorie der technischen Innovation das Bewusstsein der Katastrophe unmittelbar eingeschrieben ist. [...] Er ist weder die von Gott verhängte, apokalyptische große Katastrophe, noch ist er auf den bösen Willen eines menschlichen Täters zurückzuführen. Der Unfall ist ein Geschehen ohne Akteur und Intention – er ‚stößt zu‘. Sein eigentlicher Akteur scheint eine bestimmte Technologie oder Praktik zu sein: das moderne Verkehrswesen für die Auto- und Eisenbahnunfälle, Großtechnologie wie Luftfahrt, Chemie, Schifffahrt oder Atomkraft, aber auch die täglichen kleinen Verrichtungen des Alltags, die plötzlich in ein Desaster umschlagen.<sup>82</sup>

In *Vielleicht, vielleicht auch nicht* korreliert der Unfall mit dem heroischen Tod, mit dem Leben nach dem Tod und weniger mit dem überraschenden Risiko eines Absturzes. Gewiss kommt die Katastrophe auch überraschend, aber nicht zufällig. Sie muss geschehen, um das Bild des Übermenschen aufrecht zu erhalten. Doch es ist nicht nur Cambiaso, der einen Absturz erleidet, auch andere Aviatiker in der Erzählung erleiden technische Störfälle.

Jetzt schoß [sic!] einer der großen Vögel zur Erde, erhob sich wieder, legte sich auf die Seite, schlug in einer engen Kurve gegen den Boden und blieb reglos auf dem zusammengebrochenen Flügel liegen[...] ein lebloser Haufen von Rippen und Leinwand, schmutzig von Öl und Ruß.<sup>83</sup>

Allora fu visto uno die grandi uccelli dedálei inchinarsi verso terra, risollevarsi, sbandare, nella virata bassa urtare contro il suolo, restare immobile su l'ala infranta con alzata l'ala intatta senza il battito dell'agonia, esanime avanzo di vergelle e di canape, lordo di olio nero.<sup>84</sup>

Auf dem im Roman dargestellten Flugtreffen verunglücken unzählige Aviatiker. Die zerstörten Fluggeräte werden als schreckliche Wracks dargestellt, aus denen sich die verletzten Luftfahrer, auch teilweise brennend, wälzen. Für die Zuseher ist dies der Höhepunkt des Treffens und stillt die Sensationslust. Doch es stirbt keiner der beteiligten Piloten. Der heroische Tod ist einzig Giulio Cambiaso vorbehalten. Entsprechend dem Motto dieses Kapitels, das aus dem Roman selbst entnommen wurde, wird die Luftfahrt als Verbindung mit

---

<sup>82</sup> Horn, Eva: Die Zukunft der Dinge. Imaginationen von Unfall und Sicherheit. *The Future of Things. Imaginings of Accidents and Safety*. In: Leanza Matthias; Terpe Sylvia; Karakayali Serhat (Hrg.): *Behemoth. A Journal on Civilisation*. Vol. 4, No. 2. Walter de Gruyter. 2011. S. 31.

<sup>83</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 92.

<sup>84</sup> D'Annunzio, Gabriele: *Forse che si forse che no*. In: Castagnola, Raffaella(Hrg.): *Opere di Gabriele d'Annunzio*. Milano. Oscar Mondadori. 2001. S. 73.

dem Tod angesehen. Es wird nahezu mit einem tödlichen Verlust gerechnet. Dies ist nicht nur im Sinne der heroischen Überspitzung zu verstehen, sondern folgert schließlich auch aus der technischen Unzuverlässigkeit der Maschinen während dieser Zeit. Es war einfach nicht der technologische Standard vorhanden, den das einundzwanzigste Jahrhundert im Bereich der Motorentechnik zu bieten hat, was sich schließlich auch in diesem Todesspiel manifestiert. Ein Todesspiel, welches auch das Publikum sehen will. „Die Menge durchbrach die Barrieren und überschwemmte das Feld, lüstern nach dem Anblick von Blut und zerschmetterten Gebeinen.“<sup>85</sup>, so wenige Sekunden nach dem Absturz des Protagonisten. Die Unglücksstelle selbst wird zum Ort der Huldigung, mit Kränzen bedeckt hebt sie der Autor als religiöses Zentrum hervor. Doch damit noch nicht genug. Der abgestürzte Aviatiker bekommt, um in die unsterbliche Ruhmeshalle zu kommen, eine Statue aus Bronze. Sie sollte an der Stelle errichtet werden, an welcher der Luftfahrer sein Leben lassen musste. Als Symbol der Unbesiegbarkeit und Kühnheit wird im Guss ein Messingreif eingegossen, den Paolo Tarsis dem Bildhauer überträgt. Ein Ring, welcher nicht nur für heroische Taten steht, sondern auch die Verbundenheit und Freundschaft zwischen den Hauptprotagonisten symbolisiert. Der Gießvorgang der Statue, bei dem auch Paolo anwesend ist, wird zum rituellen Akt der Verherrlichung. „Er [Paolo] atmete mitten in der Seele des Feuers und in der seines Bruders. Eine tobende, flammende Ader ergoß [sic!] sich aus der Öffnung, göttlicher als die himmlischen Meteore.“<sup>86</sup> Mit diesem Zeremoniell wird die Unsterblichkeit der Piloten besiegelt, niemals sollten ihre Leistungen vergessen werden. In diesem Fall ist der Unfall kein Unglück im herkömmlichen Sinn, sondern der Autor verwendet ihn, um seinem Konzept des Superuomo zu dienen.

### 3.1.5 Abschließende Bemerkungen zu *Vielleicht, vielleicht auch nicht*

Ein Aviatiker, der mit Hilfe antiker Mythen in die Rolle eines Übermenschen eingepasst wird und somit mit einer damals übermodernen technischen Maschinerie verknüpft ist, so könnte man die Darstellung in D'Annunzios Roman grob summieren. Die Motivik des Klassischen durchzieht das gesamte Werk und hebt sich somit auch von Marinettis Textkorpus ab. Nicht umsonst war während der futuristischen Blütezeit D'Annunzio für Marinetti ein „passatistisch – kulturbewahrender Künstler“<sup>87</sup>, also nach Marinettis Konzept genau die gegenteilige Verkörperung eines Künstlers. Höhenflüge, Unfalldarstellungen, Liebesgeschichten und

---

<sup>85</sup> Ebd. S. 101.

<sup>86</sup> Ebd. S. 377 f.

<sup>87</sup> Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 204.

Rekordleistungen dienen dazu, ein Modell des Übermenschlichen zu erschaffen. Ein Modell, das die aviatische Darstellung nutzt und somit eine aktuelle Neuheit verarbeitet. Die Darstellungsweise ist für heutige Leserbedürfnisse zwar teilweise übertrieben, jedoch ist die Abbildung der Aviatik und des Aviatikers auf realistischer Ebene geschehen. Der Flug dient zum einen zur Erschaffung des d'annunzischen Superuomo und der Supernatione, jedoch auch als eine Art Befreiung des Lebens und eine Befreiung von der Erde. Am Ende des Romans hat sich Paolo Tarsis von allem Belastenden im Leben durch den Flug befreit und nach der letzten unausweichlichen Todessehnsucht wieder zum Leben zurück gefunden. Mit den Worten Goethes „Die Träne quillt, die Erde hat mich wieder.“<sup>88</sup>, kann man dieses ins Leben Zurückfinden sehr schön pointieren. Die letzten Zeilen des Romans stehen im Sinne der Unbeschwertheit und des neuen Lebens. „Hier beschloss er zu landen. Und landete in Traum und Wunder sicher und leicht, unbewusst und ungedenk, unmittelbar am Brechen der Wellen.“<sup>89</sup> Hier schließt die Erzählung mit einem Flug der völligen Erlösung und der Erschaffung eines befreiten Individuums. Eine ähnliche Darstellungsweise des Fliegers, aber doch verschieden, findet sich im afrikanischen Roman von Filippo Tommaso Marinetti.

### 3.2 Mafarka der Futurist – Afrikanischer Roman / Filippo Tommaso Marinetti

In die Frühphase des Aviatikers fällt auch ein weiteres Werk, welches ähnliche Elemente wie *Vielleicht, vielleicht auch nicht* aufweist, wenn auch auf andere Weise instrumentalisiert. *Mafarka der Futurist* entstand 1909, in einer Zeit, die in Frankreich und auch darüber hinaus mit den futuristischen Manifesten für Nachhaltigkeit sorgte.<sup>90</sup> Auch im *Mafarka* spielen die Aviatik und der Aviatiker eine zentrale Rolle. Die Verbindung Mensch und Maschine erreicht in diesem Text seinen Höhepunkt. Doch vor Einstieg in den Text sollen kurz grundlegende Aspekte des Futurismus geklärt werden, denn ohne diese ist dieser Text nur zur Hälfte analysierbar.

#### 3.2.1 Marinetti und der Futurismus

Es gibt eine Fülle von wissenschaftlichen Abhandlungen über die Erscheinung des Futurismus, darum werden hier nur die wichtigsten Schlüsselpunkte erwähnt, um Marinettis

---

<sup>88</sup> Goethe, Johann Wolfgang: Faust I. Der Tragödie erster Teil. Stuttgart. Reclam 2000. (= Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 1). S. 24.

<sup>89</sup> D'Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 422.

<sup>90</sup> Einen kompakten Überblick über die Manifeste gibt: Asholt, Wolfgang; Fähnders, Walter (Hrsg.): *Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde (1909-1938)*-Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005.

Text zu verstehen, denn selbst die aviatische Darstellung im *Mafarka* korrespondiert mit Thesen des Futurismus. Zwischen D'Annunzio und Marinetti gab es eine komplexe Verbindung, was nicht zuletzt die Betrachtung der ausgewählten Werke der beiden Autoren zusätzlich anregt. Vor der Verabschiedung der futuristischen Thesen durch Marinetti im Jahr 1909 stand dieser D'Annunzio bewundernswert gegenüber. Doch aus diesem positiven Verhältnis entwickelte sich sehr schnell eine Abneigung gegenüber dem italienischen Dichter. „Um jeden Preis muss Gabriele D'Annunzio bekämpft werden[...]“<sup>91</sup>, so der Begründer des Futurismus. Am 20. Februar 1909 veröffentlichte Marinetti in der *Le Figaro* sein erstes Futuristisches Manifest<sup>92</sup> und setzte somit den Beginn einer doch radikalen Geisteshaltung, die man allerdings äußerst kritisch hinterfragen muss. Ein Leitgedanke seiner Schriften manifestiert sich in Frauen verachtenden Thesen, die damals sehr stark für Furore sorgten.<sup>93</sup> Ein weiteres Motiv dieser Texte greift die Thematik der Aviatik auf, ein Grund, um sie für diese Arbeit näher zu betrachten. Verbunden mit dem Gedanken des Fliegens ist stets das Motto der Geschwindigkeit, welches sich durch nahezu alle Texte zieht. Hier muss man auch das *technische Manifest der futuristischen Literatur*<sup>94</sup> mit berücksichtigen. Marinetti fordert eine Einführung neuer Elemente in der Literatur, wie Lärm, Gewicht und Flugvermögen von Gegenständen.<sup>95</sup> Er verwendet den Geschwindigkeitsrausch dieser neuartigen Technik und bezieht diese bis in die Kategorie der Syntax und entwickelt die so genannte *befreite Syntax – parole in libertà*<sup>96</sup>, welche eine radikale Änderung der Schriftsprache und Literatur hervorrufen sollte. Versucht man den Texten Marinettis eine Affinität zu zuschreiben, so weisen diese eine kampfbereite, wenn auch originelle Modernität auf.<sup>97</sup> Der Modernisierungswille war es auch, der die Abneigung von Marinetti gegenüber D'Annunzio hervorrief. Bei den revolutionären Themen seiner Manifeste und Schriften erschien es nun als sehr passend, eine avantgardistische technische Neuheit in seine Texte einfließen zu lassen, die Aviatik. Am eindrucklichsten hat er die aviatische Thematik im *Mafarka* eingebaut, allerdings in einer Ebene, welche von der Realität abgeleitet ins Phantastische, eine mythologische Abwandlung viel eindringlicher als in *Vielleicht, vielleicht auch nicht*.

### 3.2.2 Mafarka der Futurist – futuristische Konzeption

<sup>91</sup> Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 118.

<sup>92</sup> Ebd. S. 110.

<sup>93</sup> Bereits im ersten Manifest des Futurismus schreibt Marinetti über die „Verachtung des Weibes“: Vgl: Marinetti, Filippo Tommaso: Manifest des Futurismus. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 5.

<sup>94</sup> Ebd. S. 24 ff.

<sup>95</sup> Ebd. S. 26.

<sup>96</sup> Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 140ff.

<sup>97</sup> Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 130.

Hauptprotagonist des Romans ist Mafarka-el-Bar, der eigentliche Aviatiker der Erzählung. Doch ein Aviatiker, der sehr stark von den gebräuchlichen Darstellungsweisen abweicht und mit seinem Auftreten überaus intensiv mit den futuristischen Ideen verwoben ist, wenn auch Marinetti den Roman bereits 1908 verfasst, ihn aber erst nach der Entstehung des Futurismus publiziert hat.<sup>98</sup> Doch schon in der Einleitung weist der Autor auf Ideologisches hin. „Hier ist der große explosive Roman, den ich euch versprochen habe. Er ist polyphon wie unsere Seelen.[...].“<sup>99</sup> Mafarka ist es auch, der die futuristischen Ideen des Romans vertritt und im Laufe der Erzählung immer mehr zum radikalen Futuristen wird. Bereits im ersten Kapitel schildert Marinetti die Abneigung gegenüber dem menschlichen, körperlichen Lustempfinden. Stellvertretend vertritt die Meinung des Autors der Protagonist und spätere Aviatiker Mafarka. Zu Beginn erfährt man als Leser noch nichts von Luftfahrt bezogenen Themen. Mafarka-el-Bar ist weder an Höhenleistungen noch an Flugtreffen interessiert. Im Setting der afrikanischen Wüste wird der Protagonist als brutaler Krieger eingeführt, der allerdings doch ein moralisches Gewissen aufweist und die Tat einer grausam geschilderten Massenvergewaltigung strikt ablehnt. Auch in diesem Roman wird ein Übermensch konstruiert, ein Übermensch, der allerdings wieder von Nietzsche abweicht und sich in einem Wesen manifestiert, welches jedes andere organische und anorganische Lebewesen in den Schatten stellen sollte. Doch zuvor wird Mafarka selbst als übermenschlicher Protagonist angepriesen.

Mit Kriegsdarstellungen lässt Marinetti seinen Roman beginnen und der Text reiht sich somit ebenfalls in den Kanon der futuristischen Literatur ein. Mit Aussagen Mafarkas wie „Ich liebe den Krieg!...Verstehst du? Und mein Volk liebt ihn ebenso wie ich! [...]“<sup>100</sup>, stützt der Autor seine Figur mit einer unbezähmbaren Kriegsbegeisterung aus. Sehr gewagt fügt Marinetti seine futuristischen Glaubenssätze in den Roman ein. Provokant schreibt er über die Literatur in der siebenten These des futuristischen Manifests.

Schönheit gibt es nur noch im Kampf. Ein Werk ohne aggressiven Charakter kann kein Meisterwerk sein. Die Dichtung muß[sic!] aufgefasst werden als ein heftiger Angriff auf die unbekanntes Kräfte, um sie zu zwingen, sich vor dem Menschen zu beugen.<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup> Ebd. S. 126.

<sup>99</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004. S. 9.

<sup>100</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004. S. 17.

<sup>101</sup> Asholt, Wolfgang; Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde (1909-1938)- Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 5.

Als aggressiv kann man *Mafarka der Futurist* ohne Zweifel charakterisieren. Ein eigenes Kapitel „Die Futuristische Rede“<sup>102</sup> drückt sich einem ideologisch, kampfbereiten Dialog des Aviatikers und Kriegers mit seinem Volk aus. Mafarka will nicht die Herrschaft über sein Volk annehmen, sondern er will sich entwickeln und Neues schaffen. Er will nicht am alten System festhalten. Dieses Neue ist seine konstruierte Flugmaschine, ein Fluggerät das nicht erbaut, sondern gezeugt wird. Wenn Irene Auerbach in *Mafarka* eine Antizipation von Paulo Tarsis sieht<sup>103</sup>, so hat sie nur teilweise Recht. Natürlich entwickeln sich beide Protagonisten zu einer heroischen Figur, doch Marinetti hat mit seinem *Mafarka* Unterschiedlicheres im Sinn. Bei Marinetti geht es vielmehr um die Neuerschaffung von menschlichen und vor allem kulturellen Themen. Die Aviatik zieht sich wie ein Leitmotiv durch viele seiner Texte. Er verwendet sie, um seine Motivik der Veränderung und der Geschwindigkeit symbolisch darzustellen.

Im vierten Punkt seines ersten Manifestes hebt er die „Schönheit der Geschwindigkeit“<sup>104</sup> positiv hervor. Im elften Punkt besingt er „den gleitenden Flug der Flugzeuge, deren Propeller wie eine Fahne im Winde knattert und Beifall zu klatschen scheint wie eine begeisterte Menge.“<sup>105</sup> Somit ist es auch kein Zufall, dass im *Mafarka* die Aviatik auch eine sehr zentrale Rolle spielt und das Fluggerät der technisierte und personifizierte Markstein seines Romans ist.

### 3.2.3 *Mafarka der Futurist* – Einführung der Aviatik und mythologische Konzeption

Die Darstellungsweise unterscheidet sich grundlegend von der D’Annunzios. Der Roman beginnt als barbarische Kriegsgeschichte in Afrika. Mafarka-el-Bar ist Anführer und strebt zum unbesiegbaren Helden. Marinetti wählt vermutlich aufgrund seiner Herkunft nicht zuletzt den Schauplatz Afrika.<sup>106</sup> In den ersten Kapiteln vernimmt der Leser nichts von einer aviatischen Thematik und er wird es auch schwer haben, mit Mafarka einen Aviatiker zu assoziieren. Im weiteren Verlauf spricht der Protagonist immer wieder von seinem Sohn mit Flügeln. „Bald werde ich den Vögeln gleichen, denn aus meinem von der Sonne bebrüteten

---

<sup>102</sup> Marinetti: *Mafarka der Futurist*. Afrikanischer Roman. S. 121ff.

<sup>103</sup> Chytraeus-Auerbach: *Inszenierte Männerträume*. S. 127.

<sup>104</sup> Asholt; Fährnders: *Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde*. S. 5.

<sup>105</sup> Ebd.

<sup>106</sup> Geboren im ägyptischen Alexandria und ausgebildet in Frankreich und Italien verleiht Marinetti einen gewissen kosmopolitischen Hauch. Vgl: Lentzen, Manfred: *Italienische Lyrik des 20. Jahrhunderts. Von den Avantgarden der ersten Jahrzehnte zu einer 'neuen Innerlichkeit'*. In: Hempel, Wido(Hrg.): *Analecta Romanica*(=Heft 53). Frankfurt am Main. Klostermann. 1994. S. 41f.

Herzen wird mein Sohn mit den klangvollen Flügeln geboren werden!“<sup>107</sup> Mit diesem Satz weist Marinetti zum ersten Mal auf seine Flugmaschine hin, doch eine Maschine nicht im gewöhnlichen Sinn. Nach mehreren vagen Andeutungen, die seinen zu erschaffenden Sohn betreffen, wird er im Kapitel der futuristischen Rede deutlicher.

[...] Übrigens könnt ihr allen sagen, dass ich zum Konstrukteur mechanischer Vögel geworden bin! [...] Ich konstruiere und gebäre meinen Sohn, einen unbesiegbaren riesigen Vogel, der große biegsame Flügel hat, geschaffen, um Sterne zu umarmen!<sup>108</sup>

[...] D’ailleurs vous pouvez annoncer à tous que je suis devenu constructeur d’oiseaux mécaniques! [...] Je construis et j’enfante mon fils, oiseau invincible et géant qui a de grandes ailes flexibles, faites pour embrasser les étoiles!<sup>109</sup>

Mafarka wird als Person, als epischer Kämpfer und Krieger bereits in eine Sphäre des Heroismus gehoben, doch sein Sohn, das Fluggerät, wird die eigentliche Manifestation des übermenschlichen Wesens. Ist Mafarka als Kämpfer noch aus Fleisch und Blut, wenn auch hochstilisiert, so ist die Flugmaschine eine Kreuzung von Lebewesen und Maschine. Schon der Hauptprotagonist selbst führt mit seinem Aussehen und Verhalten zum Übermenschlichen hin. Sein Körper wird auf besondere Weise positiv betont. „In ihren Augen war dies Mafarka, der mit seinem beinahe übernatürlich perfekten Körper das Schicksal beherrschte und lenkte.“<sup>110</sup> Doch um die Perfektion des Übermenschlichen zu erhalten, muss ein Verbindungswesen von Mensch und Maschine geschaffen werden. Die Theorie von Nietzsche wurde bereit bei D’Annunzio gebracht, doch auch hier kann man sie nicht wirklich anwenden. Viel mehr repräsentiert diese Erschaffung die Thesen der futuristischen Vereinigung.<sup>111</sup> Zunächst erscheint es wichtig, sich den Bau, bzw. die Kreation der Flugmaschine anzusehen. Der Aviatiker Mafarka spricht immer von der Geburt seines Sohnes Gazourmah. Das Baugerüst, welches von fleißigen Schmieden erbaut wurde, wird immer als Gebärmutter benannt, und weist somit auf das Organische hin. Doch die Zeugung selbst vertritt wieder eine der Hauptthesen des Futurismus, eine Frauen verachtende These, die sehr stark für Furore sorgte. Immer wieder betont der Protagonist die Zeugung seines Sohnes ohne Mithilfe einer weiblichen Instanz. „Denn ihr müsst wissen, dass ich meinen Sohn ohne die Hilfe der Vulva

---

<sup>107</sup> Marinetti: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. S. 108.

<sup>108</sup> Ebd. S. 123.

<sup>109</sup> Marinetti, F.-T.: Mafarka le Futuriste. Roman Africain. Paris. Bibliothèque Internationale D’édition. E. Sansot. 1909. S. 211.

<sup>110</sup> Ebd. S. 66.

<sup>111</sup> Sehr schön nachzulesen bei Auerbach: Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 126ff.

geboren habe!“<sup>112</sup> Auf verachtende Weise widersetzt er sich dem Verlangen der Lust und weist alle Versuche der Frauen, sich ihm zu nähern, nüchtern zurück. Die Erschaffung des Übermenschen spielt sich viel mehr auf der Ebene des Geistes ab, was dennoch Parallelen zu Nietzsche erkennen lässt. Diese Art Sublimation lässt erst die spätere Perfektion des Flugwesens zu. „Auf diese Weise habe ich die Liebe getötet, indem ich sie durch die erhabene Wollust des Heldentums ersetzt habe!“<sup>113</sup>, so Mafarka. Diese unmoralische Verachtung der Frau hielt Marinetti allerdings nicht davon ab, seinen Roman mit einer unglaublichen Perversion auszuschnüffeln. Besonders im ersten Kapitel, aber auch in weiterer Folge versetzte der Autor seinen Text mit einer heftigen pornographischen Wortwahl, was ihm 1910 auch einen Strafgerichtsprozess in Mailand einbrachte<sup>114</sup>, der aus literarischer Sicht allerdings nicht von geringer Bedeutung ist, zumal diverse Plädoyers auch auf die Übermenschthematik eingehen. Der Rechtsanwalt Cesare Sarfatti beispielsweise spricht von einem religiösen Helden, der sich in weiterer Folge „von den Fesseln des Fleisches befreien will“<sup>115</sup> um schließlich in einer „philosophischen Abstraktion“<sup>116</sup> zu enden. Mit dieser Abstraktion spricht er eben die Flugmaschine von Mafarka an.

Welche Bedeutung hat nun die neue technische Errungenschaft für Marinetti? Im Gegensatz zu Nietzsche versucht er sie zur Veredelung des Menschen heranzuziehen, was indirekt auch wieder an die Extension des Menschen von McLuhan zurückerinnert. Das Fluggerät wird im Mafarka zu einer künstlichen Verlängerung der Muskeln, aber vielmehr entspricht es einer Verlängerung, bzw. Veredelung des Geistes, eine Emporhebung in eine nahezu spirituelle Ebene.

### 3.2.4 Startvorgang der Flugmaschine

Einen Luftfahrer, der im Cockpit Schalter, Hebel und Pedale bedient, den wird man bei Marinettis Roman vergeblich suchen. Die Flugmaschine wird zwar aus konventionellen Werkstoffen gefertigt, jedoch werden diese im Laufe des Startvorganges zu organischen Materien. Die Initialzündung des Motors wird mittels eines religiösen Aktes durch einen Kuss durchgeführt. Dies ist der Punkt, an dem der Aviatiker die Flugmaschine zum eigenen Leben erweckt. „Endlich löste Mafarka seinen Mund von dem seines Sohnes; und er lachte vor

---

<sup>112</sup> Marinetti: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. S. 125.

<sup>113</sup> Ebd.

<sup>114</sup> Farin, Michael; Schmidt-Bergmann, Hansgeorg(Hrg.): Prozess und Freispruch von 'Mafarka der Futurist'. In: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004. S. 175-252.

<sup>115</sup> Sarfatti, Cesare: Erwiderung von Rechtsanwalt Cesare Sarfatti. In: Farin, Michael; Schmidt-Bergmann, Hansgeorg(Hrg.): Prozess und Freispruch von 'Mafarka der Futurist'. München. Belleville. 2004. S. 241.

<sup>116</sup> Ebd.

Freude, als er sah, wie die schönen Lippen aus Holz weich wurden und zitterten, während sie sich blutrot färbten.“<sup>117</sup> Das Flugobjekt wird anhand prachtvoller Attribute charakterisiert und somit dem Aviatiker und Schöpfer Mafarka überstellt. Wird zu Beginn des Romans Mafarka als heroischer Typus hervorgehoben, so nimmt am Ende seine Flugmaschine dessen übermenschliche Position ein. All seine Fähigkeiten, all sein Können und all seine Kraft hat der Aviatiker in die Erschaffung seines Fluggerätes gesteckt. „O mein Sohn! O mein Herr! ... Ich habe alles für dich gegeben. Durch Fasten, Blutopfer und Gebete[...]“<sup>118</sup> Das fabelartige Märchenwesen wird gottgleich vom Luftfahrer angebetet. Mafarka muss am Ende sterben, um seinem Sohn das Leben zu schenken. Der eigentliche Startvorgang entspricht somit keiner Realitätsdarstellung. Gazourmah bricht aus seinem Konstruktionsgerüst aus und erhebt sich vogelgleich in die Lüfte. Er bedarf somit weder eines Flugzeugführers, noch einer Startbahn. Marinetti gleitet mit seiner Schilderung hier völlig in das Phantastische und widersetzt sich den Regeln der damaligen modernen Luftfahrttechnologie. Die Flugmaschine tritt während des Fluges in ein Gespräch mit den Naturgewalten, so beispielsweise mit den „spöttischen Winden“<sup>119</sup>, und stellt sich über die Macht dieser Elemente. Eine gewisse Parallelität wie bei Marinettis *Der Monoplan des Papstes*<sup>120</sup> wird ersichtlich, aber das Zwiegespräch mit den Naturgewalten erinnert auch an den *Ozeanflug*<sup>121</sup> von Brecht. Die übermenschliche Gestalt weist unbegrenzte Kräfte auf und unterdrückt alles sich in den Weg stellende. Es ist die Manifestation des höchsten zu erreichenden Stadiums. Im Sinne der futuristischen Ideologie verwendet auch hier Marinetti die neuartige Technologie der Luftfahrt, um Bewegung, sprich Veränderung in seine Forderungen zu bringen. Liest man zwischen den Zeilen, so ist dieses, zum lebendigen Wesen gewordene hochtechnische Wesen nichts anderes als ein Ausdruck seiner futuristischen Ideen. Die Welt sollte verändert werden und Technik war unter anderem ein Part der Selbstverwirklichungschance des Individuums, wenn er in der Möglichkeit einer Veränderung auch den Krieg begrüßte.<sup>122</sup> In den letzten Zeilen des Romans bringt Gazourmah „einen Schwarm von Kondoren“<sup>123</sup> dazu, ihm auf seiner Reise zu folgen. Eine Einladung an das Volk, die Ansichten Marinettis zu teilen? Jedenfalls eine abermalige Verbindung des Fliegens mit der ursprünglichsten Form – dem Vogelflug.

<sup>117</sup> Marinetti: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. S. 166.

<sup>118</sup> Ebd. S. 165.

<sup>119</sup> Ebd. S. 169.

<sup>120</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: The Pope's Monoplane. Political Novel in Free Verse: In: Marinetti, Luce(Hrg.): F.T. Marinetti. Selected Poems and Related Prose. New Haven, London. Yale University Press. 2002. S. 41-54.

<sup>121</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 7-27.

<sup>122</sup> Vgl. Chytraeus-Auerbach: Inszenierte Männerträume. S. 145.

<sup>123</sup> Marinetti: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. S. 174.

### 3.2.5 Flugmaschine als Extension des Menschen und Technikanwendung bei Marinetti

Das theoretische Modell Marshall McLuhans wurde an anderer Stelle bereits gebracht, doch auch bei Marinetti finden sich Elemente der Technik als ‚Muskelverlängerung‘ des menschlichen Wesens. An einer Stelle im Roman arbeitet der Autor besonders stark die Thematik der technologischen Muskelverlängerung heraus. Doch für Marinetti ist es keine physiologische Muskelverlängerung, wie beispielsweise bei D’Annunzio, sondern es wird als Extension des Willens charakterisiert. „Ihr müsst an die absolute und endgültige Macht des Willens glauben[...], bis er aus unseren Nervenzentren schießt und sich mit unvorstellbarer Kraft und Geschwindigkeit über die Grenzen unserer Muskeln hinwegsetzt.“<sup>124</sup> Der Wille ist es also, der die technologische Neuerung baut und nutzt, um sich somit Ausdruck zu verleihen und die Welt zu verändern. Mit dieser Maschine sollte der Tod ein für alle Mal besiegt werden.<sup>125</sup> Für Marinetti ist dies auch der literarische Ausgangspunkt eines Kriegertypus. Mafarka war als Mensch noch sterblich, die phantastische Flugmaschine ist es nicht mehr. Paul Virilio spricht auch von einer „vehikulären Prothese“<sup>126</sup>, die als einziges Ziel Vernichtung und Brutalität aufweist. Viel genauer geht Marinetti auf die Verschmelzung von Mensch und Maschine in seinem Text *Der multiplizierte Mensch und das Reich der Maschine*<sup>127</sup> aus dem Jahr 1914 ein. Wie im Mafarka, so ist er auch hier gegen die Liebe und Verbindung zur Frau, als besseren Ersatz nennt der Futurist die Liebe des Mannes zu seiner Maschine, der er eine eigene Seele zuschreibt und zu der der Mann, der Schöpfer, Marinetti nennt ihn Vater, ein inniges Verhältnis aufbauen sollte. Ohne einen langen Vergleich zu ziehen, werden hier die literarischen Leitmotive des Mafarka Romans ersichtlich. Marinetti plädiert für die Schaffung eines „a-humanen Typus“<sup>128</sup>, eines „mechanischen Typus“<sup>129</sup>, dessen Geist in Form der Technologie eine Erweiterung erfährt. Marinetti verwendet die Technologie der Luftfahrt als Symbol für die Unsterblichkeit und Neuerschaffung des neuen Menschen. Er verliert sich in seinen Darstellungen weder in technischen Deskriptionen der Luftfahrzeuge noch in fliegerischen Beschreibungen des Aviatikers. Das Fluggerät bekommt unübertroffene vermenschlichte Attribute zugeschrieben und diese gehen von „bewegliche Nasenlöcher“<sup>130</sup> bis hin zu einem „breiten Kiefer“<sup>131</sup>, Zuschreibungen, welche keineswegs für

---

<sup>124</sup> Ebd. S. 125.

<sup>125</sup> Vgl. Schmidt-Bergmann, Hansgeorg: ‚Mafarka le Futuriste‘ F.T. Marinettis Literarische Konstruktion des futuristischen Heroismus. In: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004. S. 278.

<sup>126</sup> Ebd.

<sup>127</sup> Schmidt-Bergmann, Hansgeorg: Futurismus – Geschichte, Ästhetik, Dokumente. Hamburg. Rowohlt. 2009. S. 107-110.

<sup>128</sup> Ebd. S. 109.

<sup>129</sup> Ebd.

<sup>130</sup> Marinetti: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. S. 158.

die Darstellung einer Flugmaschine passend erscheinen. Um noch einmal auf *Vielleicht, vielleicht auch nicht* zurück zu kommen, so findet sich im Roman folgende Textstelle, die sehr stark an die Beschreibung der Flugmaschine durch Marinetti erinnert. „Er entsann sich des starken Kiefers, der hervortretenden Backenknochen, des widerstrebenden Haarbuschs[...]“<sup>132</sup> Doch D’Annunzio beschreibt hier kein Fluggerät, sondern heroisiert an dieser Stelle einen real existierenden Aviatiker der damaligen Gegenwart, den berühmten Louis Blériot, der mit seiner Kanalüberquerung am 25. Juli 1909 schlagartig zum Weltstar wurde.<sup>133</sup> Es wird hier der Aviatiker zum Helden stilisiert, wie eben im gesamten Text von D’Annunzio, bei Marinetti ist das höchste Ziel das technische Konstrukt Flugmaschine und genau dies macht einen der großen Unterschiede zwischen beiden Texten im Generellen aus. Marinetti hat keine realitätsnahen aviatischen Ereignisse in seinem Roman verarbeitet. Die Aviatik dient nur als Metapher, um seine futuristische Ideologie zu unterstützen und kund zu tun.

### 3.2.6 Unfalldarstellung im *Marfarka der Futurist*

Es mag kaum verwundern, dass auch bei Marinetti mit der Erschaffung seines Übermenschen eine Verbindung mit dem Tod eingegangen wird. Ist es in *Vielleicht, vielleicht auch nicht* ein noch realitätsnaher Absturz, ergo ein Unfall, so stellt Marinetti in seinem futuristischen Roman das Ableben in Bezug auf die Aviatik völlig anders dar. Als Voraussetzung für seine futuristische Neuentwicklung der Kultur und des Menschen ist der Tod unabwendbar. Schmidt-Bergmann schreibt in einem sehr brauchbaren Aufsatz über Marinettis Roman einen überaus prägnanten Satz über die Verbindung Unfalldiskurs und Moderne: „Diese Moderne aber ist mit dem Tod verschwistert, und wie ein Menetekel steht am Beginn des Futurismus die Initiation des »neuen« Menschen als Konsequenz eines Unfalls.“<sup>134</sup> Marinetti spricht in seinen unzähligen Manifesten immer wieder von der Vernichtung der alten und mondänen Kultur, die bis hin zur Aufforderung, Museen zu zerstören, reicht. Doch diese Zerstörung sollte sich nicht auf brutale Weise vollziehen, sondern geistig. Um auf den Unfall im *Mafarka* zurück zu kommen, so wurde bereits von der Selbständigkeit der Flugmaschine geschrieben. Mafarka-el-Bar ist als Luftfahrer der Schöpfer seines Wesens und nicht der Flugzeugführer. Doch es ist sein Tod, der der flugzeugähnlichen Kreatur erst das Leben ermöglicht. Nach dem

---

<sup>131</sup> Ebd.

<sup>132</sup> D’Annunzio: *Vielleicht, vielleicht auch nicht*. S. 184.

<sup>133</sup> Vgl. Mackworth-Praed, Ben: *Pionierjahre der Luftfahrt*. Stuttgart. Motorbuch. 1993. S. 143.

<sup>134</sup> Vgl. Schmidt-Bergmann, Hansgeorg: *‘Mafarka le Futuriste’ F.T. Marinettis Literarische Konstruktion des futuristischen Heroismus*. In: *Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman*. München. Belleville. 2004. S. 266.

oben beschriebenen Kuss, der Mafarkas Sohn zum Leben erweckt, wird der Aviatiker von seiner Schöpfung vernichtet. Streng genommen ist es kein Unfall, der den Luftfahrer tötet, sondern es ist Mord. Der Aviatiker wird von seiner eigenen Flugmaschine brutal ermordet.

Unvermittelt bewegte er [Flugmaschine] sich heftig hin und her und schleuderte seinen Vater weit von sich, so wie ein wütender Stier sich von seinem Joch befreit. Mafarka schlug leblos auf einen Felsen und lag flach da wie ein nasses Wäschestück.<sup>135</sup>

Brusquement il balanca sa taille de-ci de-là et rejeta au loin son père, comme un taureau furieux se délivre d'un joug. Mafarka tomba inerte sur la roche, s'aplatissant comme un linge mouillé.<sup>136</sup>

Mafarka, der im ersten Teil des Romans als heroische Figur gezeichnet wird, endet als Opfer seiner Schöpfung um Neuem Platz zu machen. Es mag kaum verwundern, dass man hier ebenfalls einen Bezug zur futuristischen Ideologie herstellen kann. Im ersten futuristischen Manifest schreibt Marinetti: „Die Ältesten von uns sind jetzt dreißig Jahre[...]. Wenn wir vierzig sind, mögen andere, jüngere[...] Männer uns ruhig wie nutzlose Manuskripte in den Papierkorb werfen.“<sup>137</sup> Der Tod des Aviatikers muss geschehen, um sein Lebenswerk, um das Übermenschentum zum Höhepunkt zu treiben. Anders als bei D'Annunzio wird dem Piloten weder ein Huldigungsplatz, noch eine andere Stätte der Verehrung errichtet. Nach seinem Tod steht einzig Gazourmah im Mittelpunkt des Romangeschehens.

### 3.3 Marinettis *Tod dem Mondschein* / *The Pope's Monoplane*

Es wurde ja bereits mehrfach das Leitmotiv der Aviatik in vielen Texten von Marinetti erwähnt. Um dieses Argument zu untermauern, werden noch zwei exemplarische Texte Marinettis in die Frühphase dieser Arbeit gelegt, um zu zeigen, dass sich diese Thematik wie ein Leitfaden durch den Textkorpus zieht, wenn sich auch *Tod dem Mondschein*<sup>138</sup> abweichend vom *Mafarka* positionieren lässt. Der 1909 erschienene Text erscheint noch aggressiver als die bisherigen Texte von Marinetti und aus aviatischer Hinsicht werden hier bereits Elemente eingeführt, die in die zweite Phase dieser Arbeit hineinspielen, das Flugzeug als Massenvernichtungswaffe mit Hilfe aufgerüsteter Kriegstechnik. Mit „Hört, große

---

<sup>135</sup> Marinetti: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. S. 167.

<sup>136</sup> Marinetti, F.-T.: Mafarka le Futuriste. Roman Africain. Paris. Bibliothèque Internationale D'édition. E. Sansot. 1909. S. 294.

<sup>137</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: Manifest des Futurismus. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. <sup>2</sup>2005. S. 6.

<sup>138</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: Tod dem Mondschein. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. <sup>2</sup>2005. S. 7-11.

flammenschleudernde Dichter, Brüder! [...]“<sup>139</sup> beginnt der Text Marinettis äußerst polemisch und stellt sich somit in die Leitmotivik der neunten These seines ersten futuristischen Manifestes. Doch viel spannender erscheint die Darstellung der Aviatik selbst. Ist es im *Mafarka* noch eine phantastische Darlegung der fliegenden Technologie, so wird der Autor in diesem Text realistischer und detaillierter was die Abbildung von Fluggeräten und Luftfahrer betrifft. Der Aviatiker ist demnach bereits als Steuermann in das Cockpit gerückt, um zum einen das Flugzeug selbst zu bedienen, zum anderen die integrierte Waffentechnik an Bord zu betätigen.

Mein Apparat ist ein vielzelliger Dreidecker mit Schwanzsteuerung, 100PS, acht Zylinder, 80 kg... Zwischen meinen Füßen befindet sich eine ganz kleine Mitrailleuse, die ich durch einen Druck auf einen Stahlknopf abfeuern kann... [...]“<sup>140</sup>

Von einem Mischwesen aus Mensch und Maschine ist hier keine Rede mehr, ebenso wenig von einem Luftfahrer abseits der Steuerungskanzel. Mit der an Bord installierten Mitrailleuse, was zu Deutsch einem Maschinengewehr entspricht, greift Marinetti eine Technik auf, die einen ersten Höhepunkt unter Anthony Herman Gerald Fokker<sup>141</sup> feierte, mitunter für das Werk von Manfred von Richthofen nicht unbedeutend war und vor allem die Aviatik in den Kriegsjahren des ersten Weltkrieges maßgeblich beeinflusste. Doch diesbezüglich im späteren Verlauf mehr. Marinetti jedoch konnte noch keine Ahnung von der technologischen Neuheit eines Fokker haben, baut jedoch in seinen Text Elemente dieser Kriegsführung ein, die nur wenige Jahre später zum alltäglichen (Kriegs-)Leben gehörten. Die detaillierte Darstellung der Thematik rund um die Aviatik in *Tod dem Mondschein* zeigt sich nicht auch zuletzt in der Erwähnung von technischen Spitzfindigkeiten wie beispielsweise eines Anemometers. Der Text entstand in einer Zeit, in welcher zum ersten Mal Instrumente entwickelt wurden, die dem Piloten die Navigation erleichterten. Blériot hingegen absolvierte seinen Kanalflug lediglich mit viel Geschick und vor allem Glück. Ab dem Jahr 1910 wurde schließlich viel Know-how in die Entwicklung des Instrumentenfluges gesteckt, der Fliegersextant ist hingegen eine Entwicklung aus dem Jahr 1919.<sup>142</sup> All das soll zeigen, dass sich dieser Text von Marinetti bereits von seinem afrikanischen Roman abhebt und in Richtung Kriegsdarstellung und Kriegsbegeisterung zeigt. Das Gefühl des Piloten in seinem Cockpit, hunderte Meter über der Erde und die Macht Menschen am Boden zu töten, wird auch bereits in diesem Text

---

<sup>139</sup> Ebd. S. 7.

<sup>140</sup> Ebd. S. 10.

<sup>141</sup> Vergleiche Kapitel 4.

<sup>142</sup> Asendorf, Christoph: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*. Wien. Springer. 1997. S. 191.

angeschnitten. „Feuer!...O Rausch, wie einst in der Schule zu spielen!...Oh! Rausch, mit dem Tode Murmeln zu spielen! [...]“<sup>143</sup> Diese Machterhebung des Aviatikers in seiner Kanzel wird in späteren Texten und in der Übergangsphase dieser Arbeit noch zu einem wichtigen Leitmotiv werden. Bei Richthofen wird dieses Töten zu einem grausamen Spiel der Rekordleistungen, allerdings zu einem brutalen Spiel des Todes. Ähnlich lässt sich auch Marinettis Text *The Pope's Monoplane*<sup>144</sup> einreihen. Zwar steht der 1912 erschienene Text dem *Mafarka* Roman in Bezug auf die futuristische Ablehnungsideologie, gegenüber den klassischen Werten, näher, doch wirkt auch dieses Werk teilweise bereits in die Kriegsdichtung hinein. Ähnlich wie Gazourmah tritt der Aviatiker in eine Konversation mit den Naturgewalten Italiens, so beispielsweise mit dem Vulkan Ätna. Hier ist es allerdings nicht die Flugmaschine als Fabelwesen die spricht, sondern der Luftfahrer selbst. Die Verbindung von Mensch und Maschine wurde bereits mehrfach in unterschiedlichem Zusammenhang gebracht, so lässt sich dieses Motiv auch an diesem Text ablesen. Spannend erscheint, dass es eine Ähnlichkeit zum Modell D'Annunzios aufweist. Der Luftfahrer fühlt sich auch in diesem Werk als Einheit mit seinem Fluggerät.

At last my heart, my great Futurist heart,  
has won its long rough war  
against the bars of my thorax.  
My heart has burst from my breast.  
My heart, my heart it lifts me and transports me  
in the bloody whirlwind of its veins.  
Terrible whirling propeller!  
I am one with my monoplane,  
I am the colossal drill  
Piercing the petrified skin of the night.<sup>145</sup>

Zwei Auffälligkeiten lassen sich an diesem kurzen Textausschnitt festmachen. Zum einen die immer wieder kehrende Bezugnahme zum Futurismus, zum anderen die stilbruchartige Konstruktion des Textes. Was hier seinen Ausgangspunkt nimmt, ist die bereits erwähnte „befreite Syntax“.<sup>146</sup> *Der Monoplan des Papstes* oder auch *Der Eindecker des Papstes*<sup>147</sup>, wie das Werk in der deutschen Übersetzung heißt, ist durchgehend in keiner gewöhnlichen Prosa mehr verfasst, sondern es handelt sich hierbei, wie Marinetti im Beititel selbst schreibt um

<sup>143</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: Tod dem Mondschein. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 10.

<sup>144</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: *The Pope's Monoplane*. Political Novel in Free Verse: In: Marinetti, Luce(Hrg.): F.T. Marinetti. Selected Poems and Related Prose. New Haven, London. Yale University Press. 2002. S. 41-54.

<sup>145</sup> Ebd. S. 46.

<sup>146</sup> Vgl. Ingold: Literatur und Aviatik. S. 286.

<sup>147</sup> In der Literatur finden sich unterschiedliche deutsche Übersetzungen.

„roman politique en vers libres“<sup>148</sup>, um ein politisches Werk in freien Versen. Politisch angehaucht ist das Werk allemal, vor allem was einen Krieg zwischen Österreich und Italien betrifft. Groteskerweise wird der Papst aus dem Vatikan entführt und schließlich im Meer versenkt, was wiederum einer Ablehnung der klassischen kulturellen Traditionen gleichkommt. Auch in diesem Text ist der Luftfahrer der Lenker seiner Maschine und hebt sich somit von der Darstellungsweise des *Mafarka* grundlegend ab. Das Werk ist in einer Zeit entstanden, in welcher sich die politischen Spannungen in Europa zunehmend zuspitzten. Es sind erste Vorzeichen eines nahenden Krieges. Marinetti war berühmt und bekannt für seine Futuristenabende, die mitunter sehr gewaltbereit über die Bühne gingen.<sup>149</sup> Am 12. Dezember 1913 fand in Florenz ein solcher Abend statt, an diesem Abend wollte der Autor aus seinem oben besprochenen *Le Monoplan du Pape* vorlesen, doch aufgrund erheblicher Gewaltausschreitungen wurde dieses Vorhaben unterbunden.<sup>150</sup> Dies nur am Rande, doch es soll zeigen, dass seine Texte durch geschickt gesetzte Inszenierungen für großes Aufsehen in der Bevölkerung sorgten und solche Veranstaltungen mitunter von Laien nachgespielt wurden.<sup>151</sup>

### 3.4 Abschließende Bemerkungen zu *Mafarka der Futurist* und anderen besprochenen Texten Marinettis

Dieser zweite Text der Frühphase (*Mafarka*) spielt ebenfalls in die Ebene der mythologischen Konzeptionen hinein, wenn der Autor ihn auch verwendet, um sich gegen diese klassischen Normen der Mythologie zu stellen. Somit ist es ein recht anschauliches Beispiel, das D'Annunzios Textkorpus gegenüber gestellt werden kann, der diese alten Werte noch vertrat und verteidigt hat. Aus Sicht der Luftfahrt ähneln sich Marinettis Texte in einigen Punkten. Zum einen wird die Flugmaschine von einer Person bedient, mit Ausnahme des *Mafarka*, zum anderen gleichen sich die Deskriptionen der Luftfahrzeugkonstruktionen, im Hinblick auf Herstellung und Werkstoffwahl. Diese Darstellungsweise entspricht durchaus dem technologischen Stand um die Jahrhundertwende und ist somit eine literarische Abbildung der Realität. Zunehmend beschäftigen sich diese Texte mit Elementen, die in späterer Folge Kriegsdichtungen ähneln. Diese immer wiederkehrenden futuristischen Motive in Marinettis Texten fanden nicht nur Anhänger, sondern auch Kritiker. In einem Brief aus dem Jahr 1913

---

<sup>148</sup> Vgl. Ingold: Literatur und Aviatik. S. 484.

<sup>149</sup> Vgl. Däubler, Theodor: Im Kampf um die moderne Kunst. In: Pfäfflin, Friedrich(Hrg.): Theodor Däubler. Im Kampf um die moderne Kunst und andere Schriften. Darmstadt. Luchterhand Literaturverlag. 1988. S. 136f.

<sup>150</sup> Ebd. S. 139.

<sup>151</sup> Ebd. S. 137.

wendet sich Alfred Döblin recht scharfzünftig gegen Ideen des futuristischen Autors. War zu Beginn Döblin dem Futurismus gegenüber nicht abgeneigt, so bezichtigt er Marinetti in dem Brief: „Jetzt fängt Ihr Manifest und Ihre Bemühung an, außerordentliche Grimassen zu schneiden.“<sup>152</sup> Er versucht das Künstlertum zu verteidigen und greift Marinetti mit harten Worten an. „Sie sind kein Vormund der Künstler.“<sup>153</sup> Abwendend beschreibt er die monotonen zentralen Begrifflichkeiten in Marinettis Textkorpus und empfindet viel mehr brauchbare Motive für die Literatur als die technologischen Neuentwicklungen. Es gibt mehr herauszuholen, als es Marinetti betrieben hat. „Sie sind doch zu wenig Aeroplane gefahren [...]“<sup>154</sup>, so der Vorwurf des deutschen Autors.

---

<sup>152</sup> Döblin, Alfred: Futuristische Worttechnik. Offener Brief an F.T. Marinetti. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 33.

<sup>153</sup> Ebd.

<sup>154</sup> Ebd. S. 34.

#### 4. Übergangsphase des Aviatikers

Am 28. Juli 1914 wurde der Lauf der Weltgeschichte entschieden geprägt. An diesem Tag erklärte Österreich-Ungarn Serbien den Krieg. Die komplexe Entstehungsgeschichte des Ersten Weltkrieges mit den unterschiedlichsten Krisenherden soll hier nicht weiter erörtert werden<sup>155</sup>, doch für die Thematik der Luftfahrt war eine Epoche angebrochen, die sich vom Beginn der Aviatik, wie sie in den obigen Werken dargestellt wurde, entschieden unterscheidet. Bis 1914 wurden die Fluggeräte sukzessive weiterentwickelt und modernisiert, doch die technologische Weiterentwicklung ab Beginn des Krieges machte einen prägnanten Sprung nach vorne. Auf deutscher Seite war hier der bereits erwähnte Fokker nicht minder von Bedeutung. Aviatiker und Fluggerät veränderten in der Realität, als auch im Literarischen ihre Bedeutung, hier setzt nun die Übergangsphase dieser Arbeit an. Zwei Texte werden an dieser Stelle näher betrachtet, Bertolt Brechts *Der Ozeanflug*<sup>156</sup> (1927/1928) und Manfred von Richthofens *Der Rote Kampfflieger*<sup>157</sup> (1917).

Schon vor dem Weltkrieg waren die Aviatiker darauf bedacht, ihre Fluggeräte möglichst schnell weiter zu entwickeln, hier vor allem im zivilen Bereich, war doch die Luftfahrt eine Art Sport und Unterhaltung, doch der Gedanke, das motorisierte Luftschiff als Kriegswaffe zu benutzen, schwebte bereits den Brüdern Wright vor.<sup>158</sup> Die unglaubliche technologische Entwicklung der Fluggeräte lässt sich an unterschiedlichen Statistiken ablesen, lag der Höhenrekord im Jahr 1909 bei *509 feet*, so waren es nach dem Krieg im Jahr 1920 *33113 feet*<sup>159</sup>, was einer Differenz von etwa 10000 Höhenmetern entspricht und somit als selbsterklärend erscheint. Sind dies zwar nur nüchterne naturwissenschaftliche Zahlen, so sind diese nicht minder von Bedeutung, was die Veränderung der aviatischen Konnotation in der Realität, als auch, und das ist der zentrale Punkt, im Literarischen betrifft. Der Krieg hat aus dem Flugzeug ein Massenprodukt gemacht, welches jeglichen mythologischen Bezug verloren hat. Im Laufe des ersten Weltkrieges wurden von allen im Krieg beteiligten Ländern um die 200000 Flugzeuge<sup>160</sup> hergestellt. In Anbetracht solcher Zahlen mag es kaum verwundern, dass die Flugmaschine nicht mehr als 'Wunder' und schon gar nicht als Unterhaltung verehrt, sondern als Gebrauchsgegenstand eingesetzt wurde. Auch in der

---

<sup>155</sup> Ein sehr gutes Standardwerk zum ersten Weltkrieg: Strachan, Hew: Der Erste Weltkrieg. Eine neue illustrierte Geschichte. München. Bertelsmann. <sup>3</sup>2009.

<sup>156</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 7-27.

<sup>157</sup> Richthofen, von Manfred: Der rote Kampfflieger. Die persönlichen Aufzeichnungen des Roten Barons, mit dem 'Reglement für Kampfflieger' und vierzig historischen Abbildungen. Hamburg. Germa Press. 1990.

<sup>158</sup> Ingold: Literatur und Aviatik. S. 218.

<sup>159</sup> Zahlen stammen aus dem Werk von: Ingold: Literatur und Aviatik. S. 223.

<sup>160</sup> Ebd. S. 224.

weltpolitischen Krisenzeit standen kommerzielle Interessen an oberster Stelle. So hatte die deutsche Armee dem erwähnten Gerard Fokker viel zu verdanken, dieser konnte aufgrund des Krieges zu einem unschätzbaren Vermögen gelangen. Ein Name, der sich bis heute gehalten hat, so finden sich noch heute Fokker Flugzeuge in den Flotten der europäischen Airlines. All diese Vorgänge in der Realität haben sich manchmal mehr, manchmal weniger in den Werken von Autoren niedergeschlagen. Das Bild des Aviatikers hat sich von der heroischen mythologischen Personifizierung zum Kriegsbegeisterten gewandelt. Der Prototyp ist an dieser Stelle ohne Zweifel Manfred von Richthofen.

#### 4.1 *Der Rote Kampfflieger* – Manfred von Richthofen / Entstehungsgeschichte

Vor einer genauen Textuntersuchung ist die Beschäftigung mit der Entstehungsgeschichte rund um das autobiographische Werk essentiell. Richthofen war kein Autor im klassischen Sinne, sondern durch und durch ein Kampfflieger, der durch seinen Mut und mittels seiner Einsatzbereitschaft eine Bekanntheit erlangte, die bis in die Gegenwart anhält. Im Laufe der Jahre entstand ein wahrer Kult um die Person Richthofen und in der Wissenschaft werden über sein Leben die unterschiedlichsten Darstellungen angeboten.<sup>161</sup> Es entstand eine Heroisierung des Fliegers, die unter anderem für propagandistische Zwecke des kriegsführenden Deutschlands missbraucht wurde. Richthofen war zwar an diesem Umstand durch eine gewisse Selbstinszenierung nicht unbeteiligt, doch er war über das gesamte Ausmaß dieses Propagandawerkes über seine Person gewiss nicht vollständig unterrichtet.<sup>162</sup> Es soll hier nicht weiter auf die Person eingegangen werden, zumal es unzählige Biographien und Darstellungen über das Leben Richthofens gibt, manche brauchbar, manche mehr als überzogen. Der Text, um den es hier gehen wird, wurde von Richthofen am 22. Mai 1917 begonnen. Er verfasste ihn während einesurlaubes abseits der Front. Schon Monate vor dieser Niederschrift traten Verlage an ihn heran, sein Leben zu verschriftlichen, doch immer wieder lehnte er dies ab, bis er schließlich den Befehl von der Heeresleitung erhielt, diesen Text zu verfassen.<sup>163</sup> Zu diesem Zeitpunkt war er bereits zu einem Star in Deutschland avanciert und wurde wie eine Diva verehrt. Streng literarisch gesehen handelt es sich bei dem Werk um keine Meisterleistung der deutschsprachigen Literatur, doch es gibt einen brauchbaren Einblick in das Leben des Aviatikers und vor allem dessen Darstellungsweise,

---

<sup>161</sup> Einen Versuch Richthofen zu entmythologisieren unternimmt Joachim Castan in seinem Werk: Castan, Joachim: *Der Rote Baron. Die ganze Geschichte des Manfred von Richthofen*. Stuttgart. Klett-Cotta. 2007.

<sup>162</sup> Dieser Frage geht auch die oben genannte Aufarbeitung von Castan nach. Selbst Richthofens Text, um den es hier gehen wird, wurde von der kaiserlichen Zensur zu Gunsten der Politik verändert: Castan: *Der Rote Baron*. S.118.

<sup>163</sup> Ebd. S. 148.

die sich von der Frühphase grundlegend unterscheidet. Man muss allerdings äußerst vorsichtig mit dem Text verfahren, da Richthofen selbst an seiner Heroisierung bastelte und somit Elemente des Fiktionalen einbaute, aber der Text eben auch von der Zensur 'veredelt' wurde.<sup>164</sup>

#### 4.1.1 *Der rote Kampfflieger* – Darstellung des Aviatikers

Grundlegend kann man diesen Text als eine Art Tagebuchaufzeichnung ansehen. Der Autor beginnt mit einer kurzen Darstellung seiner Familie und geht im Schnellverfahren auf die Zeit vor dem Krieg ein. Richthofen ist nicht von Beginn an als Kampfflieger tätig, sondern wird zuvor als Grenzkavallerist eingesetzt. Laut seinen Darstellungen entspricht diese Tätigkeit nicht den persönlichen Vorstellungen eines Krieges. „Liebe Exzellenz, ich bin nicht in den Krieg gezogen, um Käse und Eier zu sammeln, sondern zu einem anderen Zweck.“<sup>165</sup>, diese Worte schreibt er an seinen zuständigen General und dies war auch die entscheidende Aussage, um schließlich im Mai 1915 zur Fliegertruppe zu stoßen. Der Autor geht sehr detailliert auf die ersten Erfahrungen in der Luft ein, Erfahrungen die er alles andere als heroisch schildert. Phantastische Vorstellung des Fliegens und Realität klaffen hier sehr weit auseinander. „Der Propellerwind störte mich ganz ungeheuer“<sup>166</sup>, so schreibt Richthofen. Seine gesamte Flugausrüstung verrutschte und flog nahezu weg, was ihn schließlich dazu bringt, seinen ersten Flug mit „es war kläglich“<sup>167</sup> zu charakterisieren. Diese erste Erfahrung des Fliegens passt mit seinen folgenden Darstellungen nicht im Geringsten zusammen. Zu diesem Zeitpunkt war Richthofen auch nicht der Pilot der Flugmaschine, sondern nur Beobachter, also 'Beifahrer', der bis auf die Navigation keinen Einfluss auf das Fluggeschehen nehmen konnte. Einen interessanten Aspekt schneidet er im Zuge dieser ersten Flugerfahrung dennoch an, eine Betrachtungsweise, die in der frühen Literatur wenig behandelt wird. Die Sicht auf die Welt erscheint aus dem Flugzeug verändert. Für Richthofen wird alles unter ihm zum Spielzeug, sei es der Dom in Köln oder die übrigen Häuser. „Es war doch ein erhabenes Gefühl, über allem zu schweben.“<sup>168</sup>, so der Autor. Der erste Flug wird für ihn zu einem Faszinosum, das trotz anfänglicher Schwierigkeiten eine berauschte Flugbegeisterung in ihm auslöst und in weiterer Folge den Weg zum Ruhm ebnet. Der hier

---

<sup>164</sup> Ebd. S. 187.

<sup>165</sup> Richthofen: *Der rote Kampfflieger*. S. 36.

<sup>166</sup> Ebd.

<sup>167</sup> Ebd.

<sup>168</sup> Ebd. S. 36f

angesprochene Blick von oben oder auch „airplane eye“<sup>169</sup> genannt, mag sich sehr viel tiefgreifender auf die Menschheit ausgewirkt haben, als man möglicherweise annimmt. Diese Sicht aus der Vogelperspektive veränderte das Raumgefühl der Menschen beträchtlich, es entstand eine ungeahnte Ausdehnung des Raumes, eine neue Ansicht des Himmels. Gaston Diehl, Professor der Kunstgeschichte, spricht von einer „totalen Beherrschung des Raumes“<sup>170</sup>. Dieser Aspekt fand eher weniger Einzug in das Literarische, dafür umso mehr in die Disziplin der Kunstgeschichte und der Architektur. Für Stadtplaner war dieser Blick von oben eine völlig neue Perspektive, mit der sie erst zurechtkommen mussten. Er eröffnete nicht nur neue Formen der Stadt<sup>171</sup>, sondern ermöglichte unter anderem eine geordnete Ausrichtung der Fahrwege.

Diese erste negativ konnotierte Flugerfahrung bei Richthofen verändert sich sehr schnell in das Positive. Wird er zu Beginn als Aufklärer eingesetzt, so versucht er sehr schnell selbst Pilot zu werden. *Der rote Kampfflieger* entstand in einer grausamen Zeit des Krieges, doch der Autor stellt das Flugeschehen immer mit überschwänglichem Optimismus dar, was durch die Nachwelt auch zur Heroisierung der Person herangezogen wurde. Der Text selbst ist in einer gewissen Einfachheit verfasst, der mittels oberflächlicher Darstellung rasant durch die Kriegsjahre führt. Das Flugzeug wird im Text nur mehr als Gebrauchsgegenstand genutzt. Zu diesem Zeitpunkt haben sich unterschiedliche Flugzeugtypen herausgebildet, die je nach Beschaffenheit den Feind technisch überlisten sollen.<sup>172</sup> Der Aviatiker wechselt sein Fluggerät je nach Bedarf und technologischer Entwicklung. Richthofen huldigt in seinem Text stets den erwähnten Fokker. Im Gegensatz zu den frühen literarischen Texten über die Aviatik, werden hier Luftmaschine und Aviatiker vollständig entmythologisiert. Richthofen geht auch auf seine Flugmaschine selbst ein, die er als Pilot weder selbst konstruiert, noch erbaut hat. Er ist einzig der Bediener dieses Gerätes und überlässt die Entwicklung anderen Ingenieuren. Wenige Monate vor seinem Tod absolviert er eine Forschungsreise durch verschiedene Flugzeugfabriken Deutschlands.<sup>173</sup> Schon alleine dieses Faktum grenzt sich von der frühen Pionierphase ab, in welcher die Piloten für ihre Maschinen noch selbst verantwortlich waren. Zwar treten bereits in *Vielleicht, vielleicht auch nicht* Mechaniker auf, doch die Grundidee der Konstruktion des Fluggerätes stammt vom Aviatiker selbst.

---

<sup>169</sup> Asendorf, Christoph: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*. Wien. Springer. 1997. S. 47.

<sup>170</sup> Ebd. S. 129.

<sup>171</sup> Ebd. S. 47.

<sup>172</sup> So wurde beispielsweise der Fokker-Dreidecker konstruiert, der mit dem Richthofen Mythos eng verschlungen ist: Castan: *Der Rote Baron*. S. 215 ff.

<sup>173</sup> Ebd. S. 204.

Im Zuge seiner 'Fokker-Begeisterung' schreibt Richthofen über die Maschine: „Der Motor, der sich um sich selbst drehte, war mir etwas ganz Neues.“<sup>174</sup> Grundsätzlich geht diese Beschreibung keineswegs ins Detail und erscheint ziemlich oberflächlich, allerdings spricht Richthofen hier den so genannten Umlaufmotor an, der aufgrund seiner Rotation und Luftkühlung eine enorme Gewichtsersparnis einbrachte.<sup>175</sup> Anders ausgedrückt, sollte diese im Text eingefügte technische Spitzfindigkeit zeigen, dass es im Text Richthofens realistischer zugeht als bei Marinetti oder D'Annunzio. Das Flugwesen hat eine Phase erreicht, die sich für die Menschen zur Alltäglichkeit entwickelt hat, zumal auch das Fluggerät zuverlässiger wurde.

Im Zuge dieser Modernisierung schneidet Richthofen in seinem Text einen Umstand an, der bis dahin in der Literatur nicht vorgekommen ist. Um überhaupt ein Fluggerät bedienen zu dürfen, muss eine Pilotenprüfung abgelegt werden, die zuvor einer Ausbildung bedarf. Eine Tatsache, die Marinetti und auch D'Annunzio noch völlig fremd ist. Zwar verlief die Ausbildung aufgrund des Krieges im Schnellverfahren, doch der heroische Richthofen hatte seine Probleme damit, da es ihm erst beim dritten Anlauf glückte, die Prüfung zu bestehen.<sup>176</sup> „Am Weihnachtstage 1915 machte ich mein drittes Examen.“<sup>177</sup>, so der Aviatiker. In seinem Text macht er keinen Hehl aus dem Durchfallen durch die Prüfung. Es ist allerdings nicht so, dass sich die Gesetzgeber der einzelnen Staaten nicht mit dem Aufkommen der Luftfahrt beschäftigt hatten. Um einen kurzen Exkurs nach Österreich zu machen, so wurde bereits hier im Jahr 1901 der 'Österreichische Aero-Club' gegründet, der im Sinne der 'Fédération Aéronautique Internationale' eine Art Kommission für Pilotenlizenzen darstellte. Ein Lehrbuch dieser Prüfungsvorbereitungen wäre für heutige Pilotenanwärter eher als karnevaleske Unterhaltung zu lesen. Oberstes Ziel einer bestandenen Prüfung war vor allem eine heile Landung ohne das Fluggerät zu schrotten.<sup>178</sup> Der Industrielle August Euler war hauptverantwortlich für die Einführung einer Pilotenlizenz. Schon im Jahr 1910 wurde eine Art Prüfungsverordnung für Luftfahrzeugführer erlassen. Euler war demnach der erste Mensch, der auf diesem Wege einen offiziellen Pilotenschein ausgestellt bekam. Seine Lizenz hatte die Nummer 1.<sup>179</sup> Interessant erscheint nun die Tatsache, dass diese

---

<sup>174</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 60.

<sup>175</sup> Klußmann, Niels; Malik, Armin: Lexikon der Luftfahrt. Berlin, Heidelberg. Springer. 2007. S. 151.

<sup>176</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 67.

<sup>177</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 55.

<sup>178</sup> Für einen umfangreicheren Einblick in die Entwicklung der Luftfahrt in Österreich, bis hin zur Kommerzialisierung, empfiehlt sich die Dissertation von Walter Bock, einem Linienpiloten der Austrian Airlines: Bock, Walter: Die publizistische Auseinandersetzung mit der Luftfahrt, untersucht von den Anfängen der Luftfahrt in Österreich bis zur wirtschaftlichen Notwendigkeit der Zivilluftfahrt heute. Wien. Diss. 1985. S. 39ff.

<sup>179</sup> Trischler, Helmuth: Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1900-1970. Politische Geschichte einer Wissenschaft. In: Burchardt, Lothar; Hermann, Armin; Mayr, Otto; et al. (Hrsg.): Studien zur Geschichte der deutschen Großforschungseinrichtungen. (=Bd.4). Frankfurt/New York. Campus. 1992. S. 47.

bürokratischen Regeln bei D'Annunzio als auch bei Marinetti völlig ausgespart bleiben und erst ab Richthofen in das Genre der Literatur Einzug halten. Für den heroischen Protagonisten Giulio Cambiaso wäre es nicht gerade passend, vor seinem überirdischen Heldentod ein Pilotenexamen abzulegen. Doch zurück zu Richthofen: Diese realistische Darstellungsweise kulminiert im letzten Abschnitt seines Textes mit einem direkten Kontakt mit dem Leser. Richthofen macht sich Gedanken über die utopische Zukünftigkeit eines Flugzeuges.

Das Fliegen wird nicht mehr durch das Gefühl, sondern durch technische Instrumente gemacht. So ein Riesenflugzeug hat unheimlich viel [sic!] Pferdekräfte. [...] In ihrem Rumpf kann man spazieren gehen. [...], da haben die Gelehrten einen Funkentelegraphen hineingebaut, mit dem man sich im Fluge mit der Erde völlig verständigen kann.<sup>180</sup>

Für heutige Leser mag dies zum gewöhnlichen Bild des Luftverkehrs gehören, für Richthofen waren dies allerdings noch weit entfernte Wunschträume, die er nicht mehr erleben durfte, da er am 21. April 1918<sup>181</sup> selbst tödlich abgeschossen wurde. Ein Element des obigen Textausschnittes wird bereits bei Marinetti ersichtlich, die immer bessere technische Ausstattung des Cockpits. Hier waren sich demnach alle Autoren einig, wenn auch Richthofen darüber schreibt: „Du lachst gewiss, lieber Leser.“<sup>182</sup> Es geht hier nicht um phantastische Elemente und Irrealitäten in den literarischen Werken, sondern um Vorstellungen der Autoren, die sie aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung durchaus für möglich hielten. Die Geschichte sollte ihnen schließlich auch Recht geben.

#### 4.1.2 Der Aviatiker (bei) Richthofen

Die Entmythologisierung des Luftfahrers bei Richthofen wurde bereits kurz erwähnt. Die Heroisierung des Piloten kommt allerdings auch in diesem Zeitabschnitt nicht zu kurz. Richthofens Werk ist förmlich übersät mit selbstdarstellerischen Leitmotiven, die sich mittels Selbstinszenierung von den frühen Darstellungen unterscheiden. War bei D'Annunzio der Luftfahrer noch aus dem Grund heroisch, indem er sich heldenhaft gegen das Gesetz der Natur in den Himmel wagt und somit Geschwindigkeitsrekorde, als auch Höhenrekorde aufstellt, so ist bei Richthofen der Aviatiker ein heroischer Typus, da er als Kämpfer für sein Vaterland das Leben riskiert, nicht auf der Erde, sondern im Himmel. Das Fliegen selbst dient nur mehr als Mittel zum Zweck. Im Gegensatz zum Kampfgeschehen in den Schützengräben,

---

<sup>180</sup> Ebd. S. 126.

<sup>181</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 233

<sup>182</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 127.

wird der Luftkampf zu einem Zweikampf der Ritterlichkeit. Genau das ist der Punkt, der immer wieder in der Literatur angeschnitten wird.<sup>183</sup> Dass die Bedeutung des Piloten in Bezug auf das Fliegen nur mehr nebensächlich war, zeugt die Tatsache, dass im Falle eines Beobachtungsfluges, wie es Richthofen zu Beginn seiner Karriere machte, der Beobachter, also der zweite Mann im Flugzeug von höherem Dienstrang war als der Pilot selbst. Der Historiker Joachim Castan spricht von einem „besseren Chauffeur“.<sup>184</sup> Doch im Laufe des Krieges wurde eben aus dem Piloten und dem Krieger eine Person, es entstanden die Kampfflieger. Wurde in der Pionierzeit der Luftfahrer noch mit der ikarischen Mythologie verglichen, so taucht ab dieser Zeit der Vergleich mit der Ritterlichkeit auf. Der Leitgedanke des ritterlichen Zweikampfes zieht sich quer durch die gesamte literarische Aufarbeitung des Aviatikers.<sup>185</sup> In der Luft ist sich der Feind am nächsten, man sieht sich direkt vor Augen und der Tod wird hautnah erlebt. Richthofen stellt in seinem Text diese Flüge äußerst nüchtern dar. „Der Flugzeugführer hatte einen tödlichen Kopfschuss, das Flugzeug stürzte steuerlos, senkrecht, ohne sich zu fangen [...] in die Erde.“<sup>186</sup> Der Aviatiker und Soldat Richthofen ist zu einer Tötungsmaschine geworden, dessen Aufgabe es ist, Menschen im Flug zu töten. Das Aufsteigen in den Himmel selbst wird nicht mehr als Faszinosum dargestellt. Doch trotz seiner gefühllosen Ausdrucksweise finden sich Elemente der Flugbegeisterung bei Richthofen. Auf einem Flug von der Front in die Heimat fungiert der Autor nicht als Pilot, sondern ist simpler Passagier. Er schreibt: „Es war doch schön, so mal ohne kriegerische Gedanken durch das Luftmeer zu segeln. Herrliches Wetter, [...]“<sup>187</sup> Diese Passage zeigt die Differenziertheit zwischen Kampfflug und einem gewöhnlichen Flug. In Kampfhandlungen wird der Pilot in eine Art Rauschzustand versetzt, der den Aviatiker automatische Handlungen durchführen lässt. Richthofen schreibt in seinem Werk keine Zeile über seine Verbindung zum Flugzeug wie man es bei D’Annunzio lesen kann, doch eine Aufzeichnung seines Kameraden Böhme gibt einen interessanten Einblick in diese Thematik.

Mir war zumute, als ob ich selbst ein Vogel wäre. Diese Maschinen gehorchten so geschmeidig dem Willen des Führers[...]. Mit ihnen kann man richtig Jagd auf den Feind machen[...]<sup>188</sup>

---

<sup>183</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 163.

<sup>184</sup> Ebd. S. 58.

<sup>185</sup> Vgl. Ebd. S. 163.

<sup>186</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 117.

<sup>187</sup> Ebd. S. 111.

<sup>188</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 86.

Das Motiv der Verbindung von Mensch und Maschine, welches schon seit Anbeginn der Luftfahrt in der Literatur so vorherrschend war, ist auch um das Jahr 1916 noch nicht völlig verdrängt. Es geht sogar so weit, dass eine eigene aviatische Sprache entwickelt wird, die das Fluggerät auf eine menschliche Ebene transportiert und dem Fluggerät feminine Eigenschaften zuschreibt.<sup>189</sup> Von all dem ist bei Richthofen allerdings wenig zu lesen. Seine nüchterne Darstellungsweise suggeriert eine Brutalität mit der er leitmotivisch seinen gesamten Text durchsetzt. Auch er verwendet einen eigenen Sprachstil und konstruiert in seinem Werk den Diskurs der Jagd. Er spricht nicht von einem Gegner, sondern von einem Opfer, er fliegt keine Aufträge, sondern er begibt sich bei seinen Aufstiegen in den Himmel immer auf die Jagd. Er entlehnt Begriffe aus der Jägersprache<sup>190</sup> und gebraucht sie bei seinen Kampfbeschreibungen und setzt diese auf eine tierische und Instinkt geleitete Ebene herab.

Die Technik dient ihm dazu, seine Macht zu vollführen und sich mit Hilfe des Flugzeuges auf eine höhere Ebene zu stellen. Besonders ausgeprägt erscheint dies bei den so genannten Bombenflügen. Auch Richthofen führt zu Beginn seiner Karriere solche Flüge durch und charakterisiert dieses Gefühl auch in seinem Text. Über die Fragestellung der *Ethik der Technik* schreibt Hans Lechleitner-Niessler über die Funktionsweise der Technologie, verbunden mit der menschlichen Natur: „Sie [Technik] stellt ein Über-Sich-Hinausgreifen dar und erschließt der Menschheit Räume und Kräfte an Macht, die ihr sonst nicht zugänglich wären.“<sup>191</sup> Ein interessantes Motiv wird hier freigelegt, eine These, die nicht nur im Text Richthofens prägend erscheint, sondern sich auch in einem zentralen Werk von Karl Kraus manifestiert, in *Die letzten Tage der Menschheit*. Kritisch beleuchtet er den moralischen Verfall am Himmel. Der Mensch nutzt seine neu erfundene Technologie nicht mehr als sinnvolle Unterstützung des menschlichen Organismus, sondern er missbraucht sie zur gegenseitigen Vernichtung. Der Mensch bringt im Zuge dieses Krieges „keine Ehrfurcht vor dem näheren Himmel“<sup>192</sup> mehr auf. Kraus verweist auf einen interessanten Text von Jean Paul, der viele Jahre vor der motorisierten Luftfahrt entstand, jedoch Elemente dieser Ehrfurcht gegenüber der Natur bereithält. Es handelt sich hierbei um das 1797 erschienene *Das Kampaner Tal*.<sup>193</sup> Jean Paul beschreibt nicht den Aufstieg eines Flugzeuges, sondern

---

<sup>189</sup> Auf diese Weise wird das Flugzeug in eine intime Beziehung mit dem Aviatiker gesetzt. Ausführlicher in: Castan: *Der Rote Baron*. S. 86.

<sup>190</sup> Zu diesem Ergebnis kommt auch Castan: *Der Rote Baron*. S. 166f.

<sup>191</sup> Lechleitner-Niessler, Hans: *Ethik der Technik* (Antonio de Saint-Exupéry). Wien. Diss. 1953. S. 3.

<sup>192</sup> Kraus, Karl: *Die letzten Tage der Menschheit*. Tragödie in fünf Akten mit Vorspiel und Epilog. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1986. S. 214.

<sup>193</sup> Paul, Jean: *Das Kampaner Tal*. In: Berend, Eduard(Hrg.): *Jean Pauls sämtliche Werke*. Historisch kritische Ausgabe, Bd. 7. Weimar. Hermann Böhlaus. 1931.

einer Montgolfière, eines Heißluftballons. Das Werk entstand in einer Zeit, lange vor Marinetti und D'Annunzio, lange bevor die knatternden Motoren die Geräuschkulisse des Himmels bestimmten. Der Aufstieg des Ballons in den Himmel wird zur Huldigung der Natur, zu einer märchenhaften Beschreibung, völlig antagonistisch den Texten Marinettis. „Flügel, wie der Mensch in glücklichen Träumen bewegt, wiegten uns aufwärts[...]“<sup>194</sup> Der Flug wird zur Leichtigkeit und zum miraculösen Blick von oben. „Wir blickten hinunter in das von der Tiefe und der Nacht verschlungene Thal [sic!], und nur die Lichter des Schlosses schimmerten zusammenfließend hinauf[...]“<sup>195</sup> Auch hier wird der erweiternde Blick von oben thematisiert. Der Aufstieg in den Himmel wird zur unbeschwerten Leichtigkeit des Seins. Am Ende des Aufstieges stehen der Protagonistin Nadine Tränen in den Augen. Entschuldigend rechtfertigt sie sich: „wir sind ja doch so weit von der harten Erde!“<sup>196</sup>

Diese märchenhafte Melancholie des Himmels wurde im Zuge des ersten Weltkrieges völlig aus dem Literarischen gelöscht. Es existiert nun nicht nur mehr die harte Erde, sondern auch der erbarmungslose Himmel. Das Motiv der Macht findet sich bei Richthofen, als auch bei Kraus. Richthofen stellt dieses Motiv der Macht im Zuge der Bombenflüge als gewissen Genusswert dar. Die Konstruktion seines Großkampfflugzeuges war nicht geglückt, zumal man als Pilot den Einschlag der Bombe nicht sehen konnte, was für Richthofen „wenig Spaß“<sup>197</sup> bedeutet. In seinem Text werden die Gräueltaten des Kampffluges auf eine lockere Ebene gehoben und von der Realität abgekoppelt. Für den Aviatiker Richthofen sind diese Flüge eine Art Befriedigung seines 'Jagdtriebes'. Ob es sich um realistische oder eher doch um fiktional dargestellte Ausführungen handelt, wird in der Wissenschaft sehr stark diskutiert und lässt sich vermutlich nicht mehr nachweisen. Möglicherweise gelang es Richthofen einfach nicht, sich klar genug auszudrücken. In seinen Aufzeichnungen weist er des Öfteren darauf hin, dass ihm das Handwerk des Literaten nicht unbedingt in die Wiege gelegt wurde. „Schreiben kann ich nämlich nicht, ich kann bloß fliegen und schießen und so'n bisschen was quasseln[...]“<sup>198</sup> Nichts desto trotz wurde Richthofens Text zu einem überaus populären Werk im deutschsprachigen Raum. Eine Popularität, die viele Jahre später von den Nazis für Propagandazwecke missbraucht wurde.<sup>199</sup>

In diesem Zusammenhang verwendet Ingold zwei Begriffe, die durchaus für den Zeitabschnitt des Krieges als nützlich erscheinen. Die so genannte Kunstliteratur wurde, im Hinblick auf

---

<sup>194</sup> Ebd. S. 63.

<sup>195</sup> Ebd.

<sup>196</sup> Ebd. S. 64.

<sup>197</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 47.

<sup>198</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 189.

<sup>199</sup> Sehr anschaulich in den bildlichen Darstellungen instrumentalisiert: Castan: Der Rote Baron. S. 232-233:

die Bearbeitung der Aviatik in der Literatur, während des ersten Weltkrieges, nicht wirklich mit brauchbaren Materialien gefüllt. Dem gegenüber entstand die Erfahrungsliteratur, in welche Richthofens Text durchaus zugeordnet werden kann.<sup>200</sup> Als Mischung zwischen Tagebuchform und Autobiographie steht der Text dem Genre des Romans gegenüber. Auf völlige Authentizität kann der Text gewiss nicht gelesen werden, er gibt jedoch auch als Verarbeitungsliteratur einen Einblick in die Denkweise des Aviatikers und Kampfpiloten. Karl Kraus pointiert dieses Machtgefühl am Himmel und lässt seinen Fregattenleutnant im Hangar einer Wasserfliegerabteilung sprechen.

Man kommt sich nämlich fast wie ein König vor, wenn man so unerreichbar hoch über einer feindlichen Stadt schwebt. Die da unten liegen wehrlos da[...]. Man hat die Macht über alles. Es ist etwas Majestätisches, alles andere tritt dahinter zurück,[...].<sup>201</sup>

Der Aviatiker wird zum Herrscher des Himmels. Er verfügt über eine neuartige Macht, die mit der oben beschriebenen Ausdehnung der Raumwahrnehmung sich durchaus bedingen. Dieses Leitmotiv zieht sich durch die literarische Landschaft dieser Zeit und manifestiert sich eben auch in Richthofens Text. Kraus geht allerdings noch ein Stück weiter und bringt dieses Bombenfliegen auf eine teils skurrile Ebene, in einer unbeschwerten und übertrieben leichten Darstellungsweise.

Gewöhnlich kreist man ein halbes Stündchen über der feindlichen Küste, läßt [sic!] auf die militärischen Objekte ein paar Bomben fallen, sieht zu, wie sie explodieren, photographiert den Zauber und fährt dann wieder heim.<sup>202</sup>

Kraus wählt diese Darstellungsweise nicht zuletzt, um die widersinnigen Kriegshandlungen zu hinterfragen. Interessant ist, wie oben angemerkt, dass Richthofen ebenfalls diese Elemente der Verharmlosung einbaut. Der Aviatiker schreibt in seinem Text über den Bombenangriff der Engländer auf den Flughafenstützpunkt des Geschwaders Richthofen. Es wird hier eine Sprache der Verharmlosung gewählt, die die Schrecklichkeit des Kriegereignisses ad absurdum führt. Richthofen spricht in seinem Text von „Bömbchen“<sup>203</sup> und charakterisiert den Bombensturm auf ihren Flugplatz als „wunderbares Feuerwerk“<sup>204</sup>.

---

<sup>200</sup> Vgl. Ingold: Literatur und Aviatik. S. 232.

<sup>201</sup> Kraus, Karl: Die letzten Tage der Menschheit. Tragödie in fünf Akten mit Vorspiel und Epilog. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1986. S. 305.

<sup>202</sup> Ebd. S. 304.

<sup>203</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 98.

<sup>204</sup> Ebd.

#### 4.1.3 Der Unfall in Richthofens Text

Wie man bisher sehr schön sehen konnte, zieht sich – im Zusammenhang mit der Luftfahrt – immer wieder der Diskurs des Unfalls durch die Literatur. War es in der Frühphase noch die mythologische Emporhebung in die übermenschliche Unsterblichkeit, so ist der Unfall bei Richthofen ein simples technisches Gebrechen, das den Krieger, also den Aviatiker, auf eine nicht unbedingt heroische Weise sterben lässt. Der Tod ist im Zuge des Krieges allgegenwärtig, so scheint er auch im Zusammenhang eines Unfalles nichts Außergewöhnliches darzustellen, ganz im Gegenteil. Auch in *Der rote Kampfflieger* schneidet der Autor das Geschehnis eines Unfalls an. In den Gewalttätigkeiten der Kampfflieger gibt es ein Modell des Unfalls, welches von den Piloten äußerst gefürchtet wurde. Um das gegnerische Flugzeug abzuschießen, war es unabdingbar, äußerst nahe an den Feind heranzufiegen. Das Modell des Unfalls, welches sich hier abzeichnet, ist der Zusammenstoß in der Luft. Die frühen Autoren gingen auf diesen Unfalltypus nicht ein, doch der Krieg und die damit verbundene überproportionale Produktion von Fluggeräten, ließ dieses Unfallmodell auftreten. In seinem Text widmet sich Richthofen dieser Thematik im Zuge des Absturzes seines Vorbildes Oswald Boelke. Wie alle Ausführungen in Richthofens Werk, wird auch diese Episode mit den einfachsten Worten und äußerst nüchtern illustriert.

Plötzlich ist eine unnatürliche Bewegung in den beiden deutschen Flugzeugen zu beobachten. Es zuckt mir durchs Hirn: Zusammenstoß. Ich habe sonst nie einen Zusammenstoß in der Luft gesehen[...]. Aber in der großen Geschwindigkeit, die so ein Flugzeug hat, ist jede leise Berührung ein heftiger Aufprall.<sup>205</sup>

Es entspricht vielleicht nicht unbedingt einem heftigen Aufprall, doch aufgrund der teilweise filigranen Konstruktionen der Fluggeräte, war solch ein Zusammentreffen gewiss gefährlich. Die Folge des oben beschriebenen Unfalls war ein Abbrechen des Flügels und der tödliche Absturz des Richthofen Freundes. Richthofen verwendet weder mythologische noch übertrieben heroische Elemente betreffend dieser Darstellung. Es ist geschehen, kann nicht wieder rückgängig gemacht werden und reiht sich in die übrige Darstellungsweise des Aviatikers Richthofen. Doch der Zusammenstoß ist nicht das einzige Modell des Unfalls das im Zuge dieses Krieges vermehrt einsetzt. Wie weiter oben erörtert, scheint der eigentliche Akteur und Auslöser eines Unfalls eine bestimmte Technologie zu sein. Eine Technologie, die von Menschenhand erschaffen wurde und somit beeinflussbar ist. Grundsätzlich versucht der

---

<sup>205</sup> Ebd. S. 73.

Mensch seine Erfindungen und seine technologischen Weiterentwicklungen zu perfektionieren, um eben das Risiko eines Unfalles zu minimieren. In Zeiten des Krieges ist ein solches Vorhaben, nicht zuletzt durch einen enormen Werkstoff- und Rohstoffmangel, wie es aufgrund der Wirtschaftsblockade der Fall war, äußerst beschränkt durchführbar.<sup>206</sup> Teilweise, und auch bei Richthofens Staffel, wurde in die Flugzeugmaschinen ein minderwertigeres Öl gefüllt.<sup>207</sup> Dies führte unter anderem zu einem ständigen Motorversagen, was sich schließlich in einem Absturz oder einer Bruchlandung manifestierte. Dieses Modell des Unfalls ist in der Zeit um Richthofen ebenfalls allgegenwärtig, doch als literarisches Motiv wird Motorversagen bereits bei D'Annunzio angeschnitten. „In diesem Augenblick hörte er, wie einer seiner Zylinder aussetzte, dann noch einer. Sein Herz krampfte sich zusammen[...]“<sup>208</sup> „Percepí una pausa in un cilindro, un'altra pausa in un altro, poi piú pause intermesse; e il cuore gli si serró, [...]“<sup>209</sup> Schließlich entspricht der Motor dem Herzstück eines Fluggerätes, ohne dessen Kraft nichts funktionieren würde. Er ist zusammen mit dem Propeller schon seit jeher ein Faszinosum für die Literaten als auch für andere Künstler. Vor allem die Luftschraube, die als gottähnliche und ästhetische Vervollkommnung verehrt wurde, hatte tiefgehende Auswirkungen auf die Kunst.<sup>210</sup> Richthofens Text ist allerdings nur wenig durchzogen mit diesen Darstellungen. An einer Stelle bezwingt er während eines Gewitterfluges unbarmherzige Naturgewalten. Dies ist auch die Stelle, an welcher der Autor das Motorversagen anschneidet. „Hätte der Motor ausgesetzt, so wäre ich erledigt gewesen.“<sup>211</sup> Im Stil des gesamten Textes wird auch diese Feststellung nüchtern und äußerst gefühllos vermittelt. Der Unfall, ergo der Tod, sind in seinem Text allgegenwärtig und es macht lediglich einen kriegerischen Unterschied wie man den Tod findet.

#### 4.1.4 Zusammenfassung zum *Roten Kampfflieger*

Richthofens Text ist literaturwissenschaftlich gesehen kein Meisterwerk (eine Bewertung soll hier allerdings auch nicht dargelegt werden), dennoch erlangte das Werk eine unheimliche Popularität. In einfacher Sprache dargestellt, zeigt es einen Aviatiker, der real oder auch fiktional seine Erfahrung aus dem Luftkrieg zu Papier bringt. Es zeichnet einen Aviatiker, der

---

<sup>206</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 190.

<sup>207</sup> Ebd. S. 234.

<sup>208</sup> D'Annunzio: Vielleicht, vielleicht auch nicht. S. 95.

<sup>209</sup> D'Annunzio, Gabriele: Forse che sí forse che no. In: Castagnola, Raffaella(Hrg.): Opere di Gabriele d'Annunzio. Milano. Oscar Mondadori. 2001. S. 76.

<sup>210</sup> Vgl. Asendorf, Christoph: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Wien. Springer. 1997. S. 23.

<sup>211</sup> Richthofen: Der rote Kampfflieger. S. 59.

durch den Krieg zu einer Figur hochstilisiert wird, die sich aus dem Blickwinkel des Heroismus grundlegend von den Pionierpiloten Marinettis oder D'Annunzios unterscheidet. Die Heldenverehrung des Luftfahrers wird nicht gemindert, doch nicht mehr außergewöhnliche Flugleistungen werden honoriert, sondern formidabile Abschusszahlen. Es ist nicht verwunderlich, dass Richthofen als „moderne Version der Kreuzritter“<sup>212</sup> dargestellt wird. Auch hier wird der Aviatiker in eine „pseudo-religiöse Sphäre“<sup>213</sup> gehoben. Mit 80<sup>214</sup> Abschüssen zählt er wohl zu den besten Kampfpiloten seiner Zeit. Und die literarische Aufarbeitung seines Lebens war gewiss nicht unbeteiligt an dieser Heldenverehrung. Schwierig ist nur die Trennung zwischen Fiktionalität und Realität. Bei den zu Beginn besprochenen Romanen handelt es sich ausnahmslos um fiktionale Werke, beim *Roten Kampfflieger* ist es eine Mischung aus beidem, wenn es auch als Realität verkauft werden sollte. Der Text zeigt dennoch die ekstatische Begeisterung des Kampffliegens. Sieht man kurz von Richthofens Text ab, so finden sich reale Aufzeichnungen seiner Mutter, die den fliegerischen Lebensinhalt des Kriegers charakterisieren. „Er sehnte sich nach dem Dröhnen der Propeller, dem Lachen der Maschinengewehre[...].“<sup>215</sup> Vor allem sehnte sich der Soldat, Aviatiker und Autor Richthofen nach dem Töten der Feinde, ein Bluttausch, der in den letzten Wochen seines Lebens zu einer gesteigerten Perversion ausuferte.<sup>216</sup> Versucht man in seinem Text ein Motiv der eigentlichen Flugbegeisterung zu finden, so wie es die frühen Autoren, die in dieser Arbeit behandelt wurden, verarbeitet haben, so mag dies einen simplen und entscheidenden Grund haben, es nicht zu entdecken. Es gibt ein Schriftstück des Aviatikers, welches keinen Part seiner Biographie darstellt und einen doch erschütternden Einblick des Aviatikers darlegt. Er postuliert eine Aussage gegen das Fliegen, gegen die Flugbegeisterung.

Am Fliegen an und für sich liegt mir nichts Sonderliches. Ich habe noch nie einen Looping geflogen, noch nie! Ich verbiete das meinen Herren auf das allerentschiedenste.<sup>217</sup>

Die Faszination Fliegen wird hier völlig liquidiert und steht motivisch somit gegen den *Roten Kampfflieger*. Der Krieg hat aus den Aviatikern Kampfmaschinen gemacht, aus den begeisterten Flugzeugingenieuren Großindustrielle, wie beispielsweise Fokker, und ein Flugzeug am Himmel war kein Wunder mehr, im Gegenteil, während der Kriegshandlungen war es ein Objekt des Terrors. In der Realität als auch in der Literatur wurde diese neue Phase

---

<sup>212</sup> Castan: Der Rote Baron. S. 141.

<sup>213</sup> Ebd.

<sup>214</sup> Ebd. S. 227.

<sup>215</sup> Ebd. S. 137.

<sup>216</sup> Vgl. Castan: Der Rote Baron. S. 207-232.

<sup>217</sup> Ebd. S. 224.

des Aviatikers vollzogen. Doch nicht nur in der Literatur selbst wurde dieses Motiv abgebildet, sondern wie oben angemerkt, entstand diese Neuartigkeit der Erfahrungsliteratur, Texte, die während dieser Zeit große Beliebtheit erlangten. Spricht das obige Zitat nicht unbedingt für das Fliegen, so war Richthofen an der positiven Konnotation des Piloten nicht minder beteiligt. Er war es, der vom hochangesehenen Beobachter zum minderen Flugzeugführer werden wollte und er war es, der dafür eintrat, dass dem Piloten auch eine Waffe zur Verfügung gestellt werden sollte.<sup>218</sup> Ohne Richthofen hätte das Bild des Aviatikers ein möglicherweise anderes Gesichtsbild erhalten.

## 4.2 Bertolt Brecht *Der Ozeanflug*

### 4.2.1 Allgemeine Einführung

So viel der schreckliche erste Weltkrieg zur Weiterentwicklung der Aviatik beigetragen hat, so sehr wurde die Entwicklung nach dem Krieg, vor allem in Deutschland und Österreich, gebremst. Ein Phänomen, welches nicht nur nach dem ersten, sondern auch nach dem zweiten Weltkrieg für ein Erliegen in der Luftfahrt sorgte. Als Exkurs sei hier kurz das Beispiel Österreich angeführt, wo aufgrund des Vertrages von St. Germain selbst die Einfuhr von Flugzeugteilen unterbunden wurde. An ein Aufkommen eines zivilen Luftpassagierverkehrs war hier nicht zu denken.<sup>219</sup>

Im folgenden Abschnitt wird es um einen Text gehen, der zwar noch der Übergangsphase dieser Arbeit zugeordnet ist, jedoch bereits eine Überleitung zur Spätphase herstellt. Dennoch enthält der Text Elemente, die gewisse motivische Parallelitäten zur Pionierphase aufweisen, jedoch nach einem verheerenden Krieg und in einer völlig neuen Zeitperiode.

Das Bild des Aviatikers, welches Brecht in diesem Werk vermittelt, unterscheidet sich in einem entscheidenden Punkt von der Frühphase. Zwar wird der Luftfahrzeugführer dennoch als Held gehuldigt, jedoch wird hier das Motiv des Kollektivs<sup>220</sup> wirksam. Im *Ozeanflug* greift der Autor ein tagesaktuelles Thema auf, die famose Transatlantiküberquerung von Charles Augustus Lindbergh. Diese Themenwahl wurde von Brecht nicht unbegründet herangezogen, doch um den speziellen Text überhaupt verstehen zu können, müssen vor der näheren Betrachtung der Aviatik, einige grundlegende Aspekte geklärt werden.

---

<sup>218</sup> Castan: *Der Rote Baron*. S. 75.

<sup>219</sup> Emerstorfer, Sabine: *Die Entstehung und Entwicklung der Luftfahrt in Österreich am Beispiel der Austrian Airlines*. Wien. Dipl. 2002. S. 9f.

<sup>220</sup> Vgl. auch: Ingold: *Literatur und Aviatik*. S. 273.

#### 4.2.2 Der Ozeanflug – Neue Textsorte

Im Zuge der bisher getätigten Ausführungen wurden differente Textsorten angesprochen. Bei D'Annunzio und Marinetti war es die Form des Romans und in weiterer Folge die spezielle Stilrichtung der Manifeste. Syntaktisch gesehen entwickelte Marinetti mit seinem *Monoplan des Papstes* eine Novität in der Literatur. Richthofens Text basiert auf einer realistischen Darstellungsweise, einer de facto erlebten Wirklichkeit und reiht sich somit in die besprochene Erfahrungsliteratur ein.

Bertolt Brecht entwickelt mit seinem Text eine völlig neue Textsorte, die zu Beginn von der Wissenschaft doch eher stiefmütterlich behandelt wurde. Die Initialzündung wurde auch nicht von literaturwissenschaftlicher Seite getätigt, sondern von einer anderen Disziplin, dem Gebiet der Musik.<sup>221</sup> Die Entstehung des Textes ist darüber hinaus einem Phänomen anzurechnen, das in der frühen Mitte der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zur Realität wurde. Die Publikumsstruktur begann sich aufgrund diverser wirtschaftlicher und kultureller Einflüsse zu verändern. Konservativere Formen des Konzertwesens und des Theaters konnten nicht mehr länger bestehen und mussten somit überdacht werden.<sup>222</sup> Brecht greift in seinem Text über Lindbergh eine Thematik der Moderne auf, ein Thema, welches erst mittels modernster Technologie ermöglicht wurde. Die Entstehung des Textes von Brecht wurde bemerkenswerterweise ebenfalls erst aufgrund einer neuen technischen Erfindung ermöglicht, dem Rundfunk.<sup>223</sup> Der Text wurde von Brecht unzählige Male überarbeitet. Elemente wurden gestrichen, weitere hinzugefügt. Die komplexe Editionsgeschichte soll hier nicht weiter diskutiert werden, zumal es unzählige, teils äußerst komplexe Abhandlungen diesbezüglich gibt. Im Zuge dieser Überarbeitung, die sich über Monate und Jahre zog, veränderte Brecht auch den Titel seines Werkes. Von *Der Lindberghflug*, bis hin zu *Der Flug der Lindberghs* und schließlich der simple Titel *Der Ozeanflug*. Diese Umbenennung, die nicht zuletzt aufgrund der politischen Annäherung Lindberghs an die Nazis erfolgte, sei hier nicht weiter von Belang, da sie in keinem direkten Zusammenhang mit der Darstellung der Aviatik steht.<sup>224</sup> Bis hierher wurde immer nur von einem Werk Brechts gesprochen, doch wie bereits im Titel angekündigt, hat man es hier mit einer überaus neuen Textsorte zu tun, die mit dem Medium des Rundfunks das Aufkommen feierte. Brecht bezeichnete sein Stück selbst als

---

<sup>221</sup> Eine gute kompakte Einführung gibt: Krabiel, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 1-5.

<sup>222</sup> Ebd. S. 7ff.

<sup>223</sup> Ebd. S. 23ff.

<sup>224</sup> Brechts Erklärung an den Süddeutschen Rundfunk betreffend die Umbenennung des Lehrstückes: Brecht, Bertolt: Erklärung Brechts zum Ozeanflug. In: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 355f.

„musikalisches Hörspiel“<sup>225</sup> und im gleichen Zusammenhang eben auch als ein so genanntes „Lehrstück“. Beim Letztgenannten handelt es sich ohne Zweifel um einen breit gefächerten Begriff, der in der Wissenschaft immer wieder völlig missinterpretiert wurde. Im Gegensatz zum klassischen Theater und mit Hilfe des Mediums Radio wird mit einem Lehrstück das Publikum von der passiven in die aktive Rolle gehoben.

Das 'Lehrstück', gegeben durch einige Theorien musikalischer, dramatischer und politischer Art, die auf eine kollektive Kunstübung hinzielen, ist zur Selbstverständigung der Autoren und derjenigen, die sich dabei tätig beteiligen, gemacht und nicht dazu, irgendwelchen Leuten ein Erlebnis zu sein.<sup>226</sup>

Im Zuge dieser Begriffsdefinitionen muss noch ein Terminus geklärt werden, den Brecht für überaus wichtig erachtet hat. Der „Gebrauchswert“ der Kunst war für ihn ein substanzielles Element, ohne dessen positive Bereitstellung die Existenz des kulturellen Produktes kritisch hinterfragt werden muss, mit anderen Worten, jedes Produkt der Kunst muss einen vernünftigen Gebrauchswert vorweisen können.<sup>227</sup> Der Text steht somit in engem Zusammenhang mit der Gebrauchsmusik, die als Überwindung der reinen Konzertmusik gedacht war.<sup>228</sup> Hier wird auch der Punkt ersichtlich, der im Zuge der Aufarbeitung dieser Brecht Texte immer wieder gemacht wurde. Es ist nicht möglich, den Text rein literaturwissenschaftlich zu betrachten, sondern Hauptaugenmerk muss vor allem auf die Disziplin der Musikwissenschaft gelegt werden. Für das Thema der Aviatik kann dieser Aspekt allerdings etwas vernachlässigt werden, es darf jedoch nicht auf das Motiv der Interdisziplinarität völlig vergessen werden.

Textanalytisch betrachtet ist das Werk in überaus einfacher Sprache verfasst, die weder komplexe Elemente, noch schwierige Handlungsstränge aufweist. Am 27. Juli 1929 fand im Zuge des Baden-Badener Musikfestes die Uraufführung statt.<sup>229</sup> Von Kritikern wurde das Stück, als auch der eigentliche Text, in höchsten Tönen gelobt. „Sachlichkeit in der Potenz, aber voll innerer Dramatik, voll größter Spannungen.“<sup>230</sup>, so die Kritiker.

#### 4.2.3 Darstellungsweise des Aviatikers im *Ozeanflug*

<sup>225</sup> Krabiel, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 26.

<sup>226</sup> Brecht, Bertolt: Zum Lehrstück. In: Steinweg, Reiner(Hrg.): Brechts Modell der Lehrstücke. Zeugnisse, Diskussion, Erfahrung. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1976. S. 32.

<sup>227</sup> Krabiel, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 16.

<sup>228</sup> Ebd. S. 10ff.

<sup>229</sup> Ebd. S. 432f.

<sup>230</sup> Ebd. S. 49.

Das auslösende Ereignis, das als Basis in Brechts Text herangezogen wird, beruht auf einer tatsächlichen Begebenheit und oftmals wird der Transatlantikflug von Lindbergh als der letzte Akt einer Pionierleistung im Bereich der Luftfahrt angesehen.<sup>231</sup> Es wäre allerdings dennoch nicht richtig, von einem Abschluss der Pionierphase zu sprechen, zumal auch nach Lindbergh viele einmalige Leistungen im Bereich der Aviatik erbracht wurden. Eines lässt sich allerdings an diesem mutigen Vorhaben des Atlantikfluges ablesen: Der Pilot leistet Heroisches und muss bei einem Fehlschlag ziemlich sicher mit seinem Leben bezahlen, doch ohne fremde Mithilfe wäre sein Vorhaben des Fluges nicht möglich gewesen. Dieser Leitgedanke ist sowohl in realer, als auch in literarischer Form allgegenwärtig und wird bei Brechts Text zum ersten Mal sehr schön ausgearbeitet.

Der bei Brecht thematisierte Flug fand am 20. Mai 1927 statt. Lindbergh startete in New York auf Long Island und überflog mit seiner 'Spirit of St. Louis' den Atlantik, um nach der erfolgreichen Überquerung in Le Bourget bei Paris zu landen.<sup>232</sup> So viel zur realen Textbasis. Aufgrund der Bezeichnung Hörspiel ist das Lehrstück in verteilten Rollen verfasst. Hauptakteur ist Lindbergh, der im Zuge seines dargestellten Fluges mit unterschiedlichen Elementen in Kontakt tritt. Als Leitfaden oder Leitsprecher fügt Brecht immer wieder Sätze ein, um das Publikum zu unterrichten, doch der Großteil ergibt sich für die Zuhörer aus den einzelnen Textteilen selbst. Nach einer kurzen Einführung durch den Sprecher, der das Publikum vor den Rundfunkgeräten auffordert, sich aktiv am Radiolehrstück zu beteiligen, beginnt die Vorstellung des Aviatikers. In den frühen Versionen noch als Lindbergh personifiziert, wird der Protagonist aufgrund der oben angeführten Sachlage in späteren Ausgaben nur mehr als Flieger bezeichnet. Die Textausschnitte werden hier, wie in Brechts *Versuche*, auch typographisch richtig veranschaulicht.

Die ~~Lindberghs~~ [Flieger]: Mein Name ist ~~Charles Lindbergh~~ [tut nichts  
zur Sache]  
Ich bin 25 Jahre alt  
Mein Großvater war Schwede  
Ich bin Amerikaner  
Meinen Apparat habe ich selbst ausgesucht.  
[...]<sup>233</sup>

Ein interessanter Aspekt wird bei dem kurzen Zitat ersichtlich. Der Luftfahrer ist für die Konstruktion seines Fluggerätes nicht mehr selbst verantwortlich. Sein Apparat, wie er oben

---

<sup>231</sup> So beispielsweise bei Ingold dargestellt: Ingold: Literatur und Aviatik. S. 269.

<sup>232</sup> Mackworth-Praed, Ben: Pionierjahre der Luftfahrt. Stuttgart. Motorbuch. 1993. S. 242.

<sup>233</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 7f.

sagt, wird von ihm selbst gewählt. Zu dieser Zeit sind es nicht mehr die Piloten selbst, die die Fluggeräte erbauen, eine Tatsache die bei D'Annunzio noch als selbstverständlich erscheint. Im Text geht es weiter mit: „Die Ryanflugzeugwerke in San Diego haben ihn erbaut in 60 Tagen. Ich war dabei 60 Tage[...].“<sup>234</sup> Die Zielsetzung Brechts zielt auf einen bestimmten Punkt hinaus. Er wurde bereits kurz angeschnitten. Der Aviatiker ist nicht mehr der alleinige kühne Held, der mit seinen Leistungen Heroisches leistet. Dieser Flug ist nur als Gemeinschaftswerk möglich, ein Kollektiv wo Lindbergh nur als Überbegriff der Summe aller Leistungen herangezogen wird. Diese Darstellungsweise hebt sich völlig von denen der Frühphase ab. Ohne Mechaniker, Ingenieure und Konstrukteure wäre der Flug Lindberghs nicht möglich. Brecht schneidet dieses Motiv in seinem Text mehrmals an.

Die Lindberghs [Flieger]:  
Sieben Männer haben meinen Apparat gebaut in San Diego  
Oftmals 24 Stunden ohne Pause  
Aus ein paar Metern Stahlrohr.  
Was sie gemacht haben, das muss mir reichen  
Sie haben gearbeitet, ich  
Arbeite weiter, ich bin nicht allein, wir sind  
Acht, die hier fliegen.<sup>235</sup>

Diese Stelle kann man durchaus als Herzstück dieser Thematik ansehen. Das Bild des Luftfahrers hat sich so weit gewandelt und perfektioniert, dass Einzelleistungen nicht mehr üblich sind. Nur die Leistungsfähigkeit der Gemeinschaft macht das Projekt möglich. Es ist demnach auch nicht verwunderlich, dass Brecht ebendieses Thema für sein Lehrstück heranzieht. Auch dieses Projekt ist ein Produkt der Gemeinschaft, das nur aufgrund des Zusammenspiels der Interdisziplinarität realisierbar ist. Die Technik des Rundfunks ist erfunden, Brecht liefert die textuelle Basis für das Hörspiel, vertont wird es schließlich hauptsächlich von Kurt Weill, der auch für das Entstehen von Brechts Oper *Mahagonny* mitverantwortlich war.<sup>236</sup> Nicht nur der musikalische Kunstbetrieb, sondern auch das Wesen des Luftverkehrs wurde für immer mehr Menschen zugänglich. Paolo Tarsis gehörte einer kleinen Gruppe von wohlhabenden Pionieren an, Lindbergh ist nur mehr Synonym und Überbegriff einer großen Gruppe von Technikern. Dieter Krabiell bringt diese Thematik im Zuge des Rundfunks sehr eindrucksvoll auf den Punkt: „Der Rundfunk schien prädestiniert, die anstehende Demokratisierung des Musiklebens zu befördern, die Not des 'aristokratischen' Musikbetriebs in die Tugend einer demokratischen Massenkultur zu

---

<sup>234</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 8.

<sup>235</sup> Ebd. S. 11.

<sup>236</sup> Krabiell, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 26.

verwandeln.<sup>237</sup> Brecht verwebt in seinem Text somit zwei völlig verschiedene Bereiche, die mit ähnlichen Impulsen agierten. Auch die Luftfahrt wird immer mehr zum Phänomen der Masse und stellt schon lange kein Privilegium der Aristokratie mehr dar.

Dass die Literatur von realen Ereignissen beeinflusst wird, hat man bereits bei D'Annunzio feststellen können. Auch Brecht bezieht sich immer wieder auf Fakten der Gegenwart oder Vergangenheit. Der Bei D'Annunzio über alles verehrte Blériot kommt bei Brecht nicht sonderlich loblich davon. „Vor 2 Jahrzehnten der Mann Blériot wurde gefeiert, weil er lumpige 30km Meerwasser überflogen hatte. Ich überfliege 3000.“<sup>238</sup> Blériot wird bis heute noch als berühmter Pionier der Luftfahrt gefeiert. Brecht setzt somit seinen Aviatiker in den Strom des Ruhmes dieses bekannten Fliegers und will ihn mit den eigenen Leistungen übertrumpfen. Was die Anzahl der Kilometer betrifft, so handelt es sich hierbei um eine fiktionale Angabe von Brecht, denn der echte Lindbergh flog um die 6270<sup>239</sup> Kilometer.

Diese Dialogform des Textes zeigt sich nun in einer Reihe von Wechselreden zwischen dem Aviatiker und hauptsächlich Naturgewalten. Es zeichnet sich eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Ende des *Mafarka* ab, wo Gazourmah ebenfalls mit Phänomenen der Natur in Kontakt tritt und diese zu bezwingen versucht. Im *Ozeanflug* versuchen unweigerlich die Naturgewalten den Luftfahrer zu bezwingen. Es treten auf der Nebel, der versucht den Aviatiker zu verwirren, um ihn von der Route abzubringen, der Schneesturm, der das Fluggerät mit Eis bedeckt, um ihn in das Meer stürzen zu lassen und der Schlaf, der Lindbergh zum Einschlafen bringen möchte, um ebenfalls einen Absturz hervorzurufen. Der Flieger stellt sich nun tapfer gegen diese Naturgewalten. Dies ist auch der zentrale Punkt, auf den Bertolt Brecht hinaus möchte. Es sollte kein Text der Heldenverehrung, noch der Sensationslust werden. Dass der echte Lindbergh in Le Bourget von 200000<sup>240</sup> Menschen begrüßt wurde, mag zwar auch Brecht fasziniert haben, doch es entspricht nicht der Grundaussage seines Werkes. Auf den Punkt gebracht, geht es ihm einzig um den „mit dem Flug demonstrierte[n] Fortschritt in der Naturbeherrschung.“<sup>241</sup> Doch nicht als Einzelheld, sondern, wie bereits mehrfach erörtert, als Produkt des Kollektivs.

#### 4.3 Bertolt Brecht - *Badener Lehrstück vom Einverständnis*.

---

<sup>237</sup> Krabiel, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 25.

<sup>238</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 8f.

<sup>239</sup> Mackworth-Praed, Ben: Pionierjahre der Luftfahrt. Stuttgart. Motorbuch. 1993. S. 242.

<sup>240</sup> Ebd.

<sup>241</sup> Krabiel, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 33.

Diese Thematik, die die Technologie als Kollektiv in den Kontext von soziologischen Aspekten stellt, wird auch in einem weiteren Lehrstück von Brecht behandelt, dem *Badener Lehrstück vom Einverständnis*. Auch in diesem Werk dreht sich der Haupthandlungsstrang um Aviatiker, Luftfahrer, die abgestürzt sind und um eine Hilfestellung bitten. Als Gegenpol tritt ein so genannter 'gelernter Chor' auf, der sich den Abgestürzten gegenüber stellt und die Interessen der Gemeinschaft vertritt. Im Gegensatz zum *Ozeanflug* weist dieses Lehrstück eine komplexere Form auf, was den Wert der Aussagen betrifft. Brecht hinterfragt den gemeinschaftlichen Nutzen der Errungenschaft Flugzeug.<sup>242</sup> Als Einstieg in den Text versuchen die gestürzten Aviatiker ihr Tun zu rechtfertigen und dies glanzvoll zu schildern.

Zu der Zeit, wo die Menschheit  
Anfang sich zu erkennen  
Haben wir Flugzeuge gemacht  
Aus Holz, Eisen und Glas  
Und sind durch die Luft geflogen.[...]  
Ohne uns vergessen zu machen: das  
Noch nicht Erreichte.<sup>243</sup>

Dem gegenüber vertritt der Chor die gegensätzliche Meinung. Zwar hätten die Aviatiker und auch andere Pioniere Besonderes geleistet, doch immer wieder wird dies mit „Das Brot wurde dadurch nicht billiger“<sup>244</sup> abgestuft. Die Misere hat sich auf der Erde nicht verringert. Der Flieger wird aufgrund seines egoistischen Verhaltens bestraft. Ein letztes Aufbäumen des Piloten ähnelt Motiven der literarischen Frühphase.

Aber ich habe mit meinem Fliegen  
Meine größte Größe erreicht.[...]  
Ich wurde nicht genug gerühmt, ich  
kann nicht genug gerühmt werden  
Ich bin für nichts und niemand geflogen.[...]<sup>245</sup>

Besonderes Augenmerk muss man auf die letzte Zeile des obigen Zitates legen. Die Zeit der aviatischen Aristokratie solle nun laut Brecht endgültig vorbei sein. Große Ziele sind nur mehr durch die Gemeinschaft und auch vor allem für die Gemeinschaft notwendig. Im *Ozeanflug* spricht der Autor dieses Problem bereits an, im *Badener Lehrstück* wird die These

---

<sup>242</sup> Auch in diesem Fall gibt es eine sehr gute Ausarbeitung von Krabiel: Krabiel, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 115ff.

<sup>243</sup> Brecht, Bertolt: Das Badener Lehrstück vom Einverständnis. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 117.

<sup>244</sup> Ebd. S. 120.

<sup>245</sup> Ebd. S. 134.

auf eine komplexere Weise nochmals intensiviert. Der Luftfahrer wird so von seinem hohen Ross heruntergeholt. Er muss sein Fluggerät abgeben, was einem symbolischen Akt gleichkommt und „völlig unkenntlich ist jetzt sein Gesicht.“<sup>246</sup> Von Ruhm zerfressen lässt sich der Aviatiker nicht belehren und verliert dabei sein Gesicht, er verliert seine Individualität.<sup>247</sup> Das Individuum ist nur mehr Teil einer großen Maschinerie, denn nur so ist ein erfolgreiches Zusammenspiel möglich.

Die Lindberghs [Flieger]: Oftmals 24 Stunden ohne Pause  
Haben meine Kameraden in San Diego  
Diesen Apparat gebaut. Möge ich  
Nicht schlechter sein als sie.[...] <sup>248</sup>

Obiger Ausschnitt aus dem *Ozeanflug* weist noch einmal auf diese spezielle Themenstellung hin. Auch Lindbergh ist nur mehr ein kleines Rad im Getriebe der gesamten Aktion. Brecht ist nicht gegen den technischen Fortschritt, aber das Stück kritisiert individuelle Leistungen, die nicht im Sinne der Gemeinschaft stehen. Auch ein Hörspiel würde ohne Einzelleistung nicht funktionieren, sondern nur als Projekt der Gemeinschaft.

Der Aviatiker wird im Badener Lehrstück nun nicht mehr episch und heroisch gezeichnet, sondern gar als Schuft dargestellt, der immer noch versucht, seine Flugleistungen für sich zu beanspruchen. Von der Gesellschaft, im Stück eben vom Chor dargestellt, wird er in seine Schranken gewiesen. Anders zeichnet es sich bei den drei übrigen abgestürzten Fliegern ab, die Brecht als 'gestürzte Monteure' bezeichnet. Im Gegensatz zum Flieger werden die Monteure vom Chor überzeugt, sich für die Gesellschaft einzusetzen, ihre Leistungen für die gesamte Gesellschaft brauchbar zu machen, sie befinden sich also im 'Einverständnis' mit dem Chor, was wiederum auf den Titel zurückreflektiert. Die gesamte Welt und Gesellschaft sollte nie auf einem bestimmten Punkt stehen bleiben, sondern sie sollten sich stets weiter entwickeln. Nicht nur die Technik, sondern eben auch die mit der Technologie verbundene Gesellschaft. „Habt ihr die Welt verbessert, so verbessert die verbesserte Welt[...]“<sup>249</sup>, mit diesem Hinweis lässt Brecht am Ende seines Lehrstückes noch einmal aufhorchen.

#### 4.4 Unfalldarstellung bei Brechts *Ozeanflug* und dem *Badener Lehrstück*

---

<sup>246</sup> Brecht: Das Badener Lehrstück vom Einverständnis. S. 136.

<sup>247</sup> Ein Argument welches sich auch findet bei: Krabiell, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 119.

<sup>248</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 13.

<sup>249</sup> Brecht: Das Badener Lehrstück vom Einverständnis. S. 139.

Im Zuge der bisherigen Ausführungen war das Thema Unfall immer allgegenwärtig. Besonders bei den mythologisch unterlegten Texten ist der Unfalldiskurs ein wichtiger Part. Untersucht man die beiden Texte von Brecht, so wird die Thematik in einem etwas anderen Licht präsentiert. Beim *Ozeanflug* ist das Motiv des Unfalls eher nebensächlich, allerdings dennoch präsent. Mit vereinten Kräften stellt sich der Aviatiker den Gefahren der Natur, und die Natur ist es auch, die den Luftfahrer zum Absturz bringen kann. Auch bei Brecht ist es der Motor des Fluggerätes, der bei Versagen zu einem Absturz führen kann. Im Stück spielt Lindbergh immer wieder auf den Motor seines Flugzeuges an. Mit „Ist das nicht ein Geräusch im Motor?“<sup>250</sup> oder „Unser Motor hat ausgehalten“<sup>251</sup>, spricht der Aviatiker Aspekte an, die bereits bei D’Annunzio auftauchen. Beleuchtet man das Ende des Textes näher, so lässt sich eine interessante Feststellung tätigen. Lindbergh spricht von sich selbst nicht im Singular, sondern bildet mit seinem Fluggerät, und hier vornehmlich mit dem Motor, eine Einheit. Der Motor wird auf eine Ebene der Vermenschlichung gehoben und der Aviatiker spricht die Maschine im Laufe des Stückes mehrmals persönlich an: „Jetzt müssen wir uns noch zusammenehmen. Wir zwei. Hast du genug Öl? Meinst du, das Benzin reicht dir aus? Hast du kühl genug? Geht es dir gut?“<sup>252</sup> Auf diese Fragen lässt Brecht den Motor quasi antworten. Im eigentlichen Hörspiel würde der Zuhörer Motorlärm aus dem Radio vernehmen. Auf textlicher Ebene ist diese Darstellungsweise nicht wirklich möglich. Würde also, um auf das eigentliche Thema zurückzukommen, der Motor versagen, wäre ein Unfall unausweichlich. Lindbergh weiß nun über seinen todesmutigen Versuch Bescheid und bezeichnet sich in einer Aussage des Selbstzweifels als ‚Narr‘<sup>253</sup>. Die allgegenwärtige Gefahr wird auch mit einigen Zeilen eines erfolglosen Transatlantikfluges dargestellt.

4 Tage vor mir sind zwei Männer  
Über das Wasser geflogen wie ich  
Und das Wasser hat sie verschlugen und mich  
Verschlingt es auch.<sup>254</sup>

Brecht baut hier allerdings keine phantastischen Elemente ein, sondern bezieht sich auf ein reales Ereignis. Eine gute Woche vor Lindbergh starteten zwei Aviatiker aus Europa, um den Großen Teich zu überfliegen, doch sie scheiterten mit ihrem Vorhaben.

Hierbei handelte es sich um Charles Nungesser und Francois Coli.<sup>255</sup> Mit vereinten Kräften ist es allerdings dennoch möglich, die Natur zu bezwingen, genau darauf will Brecht auch

<sup>250</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 16.

<sup>251</sup> Ebd. S. 21.

<sup>252</sup> Ebd. S. 18.

<sup>253</sup> Ebd. S. 12.

<sup>254</sup> Ebd.

hinaus. Aus technologischer Sichtweise sehr interessant, bezeichnet Klaus – Dieter Krabiell diese Möglichkeit der Beherrschung als „wechselseitiges Angewiesensein von Mensch und Maschine.“<sup>256</sup> Ein Motiv, das sich von der frühen Pionierphase bis in die Gegenwart zieht. Literarisch gesehen, erscheint noch das letzte Kapitel von Brechts *Ozeanflug* aufschlussreich. Es gleicht bis auf wenige geringe Abweichungen dem eingängigen Bericht der vier gestürzten Flieger im *Badener Lehrstück*. Ein Unterscheidungspunkt darf allerdings nicht unter den Tisch fallen. Am Ende schreibt Brecht beim *Ozeanflug*: „Ohne uns vergessen zu machen: das *Unerreichbare*. Diesem ist dieser Bericht gewidmet.“<sup>257</sup> Beim *Badener Lehrstück* gibt es nichts Unerreichbares mehr, es wird als das „Noch nicht Erreichte“<sup>258</sup> bezeichnet, darüber hinaus mit einem Vermerk von Brecht, der auf eben diesen Umstand hinweist. Ist der Mensch mit Hilfe der Technologie fähig, alle nur erdenklichen Dinge zu erreichen? Solange man die Errungenschaften für die Gesellschaft nutzbar macht, sei dies legitim. Doch zurück zum Unfall. Im *Badener Lehrstück* zeichnet sich die Konstruktion des Inhaltes und des Unfalldiskurses etwas abstrakter. Als Hauptakteure führt Brecht zwar die vier gestürzten Flieger ein, welche die Gesellschaft um Hilfe erbeten, doch der Absturz ist mehr geistig gedacht als real. Im Zuge dieser Beschreibung konstruiert Brecht das Motiv des Sterbens. „Sie sind in die Luft geflogen und auf den Boden gefallen und wollen nicht sterben.“<sup>259</sup> Hier handelt es sich allerdings um kein physisches Ableben, sondern um „die Aufgabe egoistischer Ansprüche und Partikularinteressen“<sup>260</sup>, was somit im Gesamtkontext des Lehrstückes steht. Abschließend sei noch auf einen interessanten Aspekt hingewiesen. Dem gestürzten Flieger wird im Lehrstück auch eine namentliche Erwähnung zugeschrieben. Während die drei gestürzten Monteure als ‘niemand’ charakterisiert werden, so stellt sich der Flieger als Charles Nungesser vor. Dies ist eben genau jener Pilot, welcher auf seinem Flug von Frankreich nach Amerika ums Leben kam. Warum Brecht gerade diesen Piloten in seinem Stück erwähnt, erscheint sehr gewagt, zumal er zum Zeitpunkt der Niederschrift bereits als verschollen galt und die Konnotation des gestürzten Fliegers im Stück nicht unbedingt positiv erscheint. Um diesen Bereich abzuschließen, so kann man sehr gut sehen, dass sich der Diskurs des Unfalls in Brechts Stücken anders darstellt als es bei D’Annunzio und Marinetti

---

<sup>255</sup> Krabiell, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 32.

<sup>256</sup> Ebd. S. 34.

<sup>257</sup> Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 22.

<sup>258</sup> Brecht: Das Badener Lehrstück vom Einverständnis. S. 117.

<sup>259</sup> Ebd. S. 119.

<sup>260</sup> Krabiell, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993. S. 120.

der Fall ist und zwar auf einer Ebene, die nicht heroisch, sondern belehrend wirken soll und sich dementsprechend in der Textsorte des Lehrstücks manifestiert.

## 5. Spätphase des Aviatikers

Anhand der oben analysierten Texte lässt sich ein Argument nicht festmachen, eine Regelmäßigkeit im Bereich der Luftfahrt. In den Texten wird der Aviatiker stets als Mensch hervorgehoben, der mit teilweise großartigen Einzelleistungen Unmenschliches leistet. Zu Beginn wird der Luftfahrer als aristokratischer Einzelgänger dargestellt, mit Brecht wird das Motiv des Kollektivs in diese Thematik eingefügt und somit sollen die Leistungen für die gesamte Gesellschaft nutzbar gemacht werden. Was fehlt ist jedoch ein konstanter Aufstieg in den Himmel im Sinne eines Flugverkehrs.

Während des Krieges wurde das Fluggerät für todbringende Zwecke missbraucht, schon bald nach dem Krieg entwickelte sich ein weiteres Phänomen, die zivile Nutzung der Fluggeräte. Es entstanden die ersten Fluggesellschaften und somit auch zum ersten Mal Passagier- und vor allem Posttransporte. Zum Vergleich beginnt zwar die Geschichte der Deutschen Lufthansa bereits im Jahr 1912, doch offiziell gegründet wurde die „Deutsche Luft Hansa AG“ erstmals im Jahr 1926.<sup>261</sup> Nicht viel anders sieht es bei der „Österreichischen Luftverkehrs AG“ aus, welche im Jahr 1923 gegründet wurde und als der Beginn der Austrian Airlines angesehen werden kann.<sup>262</sup> Vorrangiges Ziel war grundlegend der Bahn und den Ozeandampfern Konkurrenz zu bieten. Ein Umstand, auf den selbst Exupéry in seinem Roman *Südkurier* hinweist: Es muss jedes Verkehrsmittel „was da läuft: Express, Schnellzug, Dampfer und Frachter, erreicht, überholt, ja weit überflügelt werde[n].“<sup>263</sup> Dieser Exkurs nur am Rande.

Auch in der Literatur wurde diese neue Form der Aviatik aufgenommen und ein Paradebeispiel hierfür manifestiert sich ohne Zweifel in den Texten von Antoine de Saint-Exupéry. Dieser war nicht nur Autor, sondern bis zu seinem Tod ein engagierter Pilot. Aus Sicht der Literatur hat er zum ersten Mal das Bild des Berufspiloten in seinen Werken verarbeitet. Ein Berufstypus, der bis dahin nicht vorgekommen ist und gewiss eine Neuerung darstellt.

Die Bezeichnung der 'Spätphase' bedarf vermutlich einer Erklärung, da ansonsten eine irreführende Festlegung festgestellt werden könnte. Die literarische Darstellung des Luftfahrers endet keineswegs mit dem Jahr 1930, ganz im Gegenteil, dennoch wurde diese Zeitperiode als exemplarischer Zeitstrahl gewählt, um die Metamorphose des Flugzeugführers

---

<sup>261</sup> Storto, Marco: Die Zivilluftfahrt am Beispiel der Deutschen Lufthansa. Deutsch-Italienische Terminologie. Wien. Dipl. 1995. S. 25/S. 31.

<sup>262</sup> Emerstorfer, Sabine: Die Entstehung und Entwicklung der Luftfahrt in Österreich am Beispiel der Austrian Airlines. Wien. Dipl. 2002. S. 12.

<sup>263</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 11.

zu zeigen. In der Belletristik hat sich diese Thematik bis heute gehalten, wenn auch sehr stark mit dem Motiv der Katastrophe und des Terrors verbunden. Einzelne willkürliche Beispiele wären unter anderem *Mayday*<sup>264</sup> von Nelson DeMille oder *Airframe*<sup>265</sup> von Michael Crichton. Es geht hier allerdings nicht um die Darstellung des Aviatikers selbst, sondern das Luftfahrzeug und die gesamte Luftfahrtbranche werden lediglich als Setting für eine fiktionale Handlung verwendet. In *Airframe* spielt die Technologie des Flugzeuges eine große Rolle. Anhand eines fiktionalen Großraumflugzeuges werden grundlegende Terminologien des Flugzeugbaus mit dem Romangeschehen verwoben. Hintergrund der Geschichte sind wirtschaftliche Konflikte und Interessen einzelner Unternehmen und Behörden. In *Mayday* wird ein simpler Privatpilot aufgrund einer furchterlichen Katastrophe zum Steuermann eines fiktiven Überschallflugzeuges, vergleichbar mit einer Concorde. Völlig unwissend steuert er die Passagiermaschine über die Weiten des Pazifiks und leistet ohne Zweifel Heroisches. Dies nur nebenbei, um zu zeigen, dass die Spätphase kein Ende, sondern den Anfang des Berufspilotentypus bedeutet. Um noch einmal kurz auf das Standardwerk von Ingold zurückzukommen, so sieht dieser nach Exupéry kein Durchsetzungsvermögen des Piloten als literarische Figur. Die einzig wahre Verkörperung beobachtet er in der Figur Lindberghs.<sup>266</sup> Grundsätzlich stimmt es, dass der Aviatiker nach der Pionierphase nicht mehr überaus häufig im Literarischen erscheint, es wäre allerdings nicht richtig, den Piloten von Exupéry mit Lindbergh zu vergleichen. Wie bereits oben festgehalten, gehört Lindbergh noch zu einem Teil der Pionierphase an. Er erstrebt einen einmaligen Versuch und von Regelmäßigkeit im Flugverkehr, wie es bei Exupéry der Fall ist, kann hier noch nicht gesprochen werden. Das Nachlassen des aviatischen Interesses mag eben zum Großteil an der zum Alltag gewordenen Gewöhnlichkeit des Fliegens liegen. In wenigen Worten hat dies der bekannte Maxim Gorki auf die Spitze getrieben.

Eines der gewaltigsten Ereignisse des zwanzigsten Jahrhunderts besteht darin, dass der Mensch, nachdem er über der Erde zu fliegen gelernt hatte, sogleich aufhörte, sich darob zu wundern.<sup>267</sup>

Somit ist für Literaten das Motiv des Fliegers nicht mehr so spannend wie in der Einführungsphase. Doch bei Exupéry ist nahezu sein gesamter Werkkorpus mit Motiven der Aviatik durchzogen. Dies mag nicht zuletzt auch daran liegen, dass er viele persönliche Erfahrungen in seine Werke einfließen ließ. In diese Spätphase werden zwei ausgewählte

---

<sup>264</sup> DeMille, Nelson; Bock Thomas: *Mayday*. München. Wilhelm Goldmann. 1998.

<sup>265</sup> Crichton, Michael: *Airframe*. München. Karl Blessing. 1997.

<sup>266</sup> Vgl. Ingold: *Literatur und Aviatik*. S. 268f.

<sup>267</sup> Ebd. S. 207.

Werke des französischen Autors gelegt. Zum einen sein Erstlingswerk *Südkurier* aus dem Jahr 1929 und zum anderen *Nachtflug*, in welchem erstmals detailliert der wagemutige Versuch eines Fluges zu nächtlicher Stunde thematisiert wird.

### 5.1 Antoine de Saint-Exupéry – *Südkurier*

Der Roman *Südkurier*, oder *Currier Sud* im Original, ist der erste Roman des französischen Autors und maßgeblich von dessen Leben beeinflusst. Die Handlung selbst ist nicht von größter Bedeutung, jedoch um vieles bedeutender erscheint das bereits anskizzierte Bild des Berufsflegers. Der Großteil der Handlung spielt sich in einem Flugzeug auf dem Weg von Frankreich in den Süden ab. Hauptprotagonist ist Jacques Bernis, der während des Fluges über seine zweimonatige Rückkehr nach Paris nachdenkt. Während dieses Besuches ist es ihm nicht möglich, sein altes Leben wiederzufinden. Seine alte Liebe zu Genevieve ist für immer erloschen. Nun sitzt er abermals im Flugzeug, um seine Pflicht zu erfüllen. Es ist der endgültige Flug aus dem alten Leben, ein Flug in den Tod.

#### 5.1.1 Technikverständnis von Antoine de Saint-Exupéry

Vor dem Textestieg ist es hilfreich, die Intentionen Exupéry's näher zu beleuchten. Mit seinen Werken hat er stets eine enge Verbindung zwischen Technik und Kunst geschaffen. Im Gegensatz zu den frühen Autoren dieser Arbeit verstand der französische Autor die Technologie des Fliegens als kein Wunder. Das Fluggerät war für ihn kein Zweck, sondern er sah es stets als Mittel an, als Hilfsmittel, um den Menschen zu entdecken.<sup>268</sup> Der Flugzeugführer sollte „Mut, Ausdauer, Geistesgegenwart und genaueste Beobachtungsgabe“<sup>269</sup> vorweisen. Attribute die er stets mit der Welt des Künstlers verwebt. Immer wieder finden sich Vergleiche des Ingenieurs mit der Berufung des Gärtners.<sup>270</sup> Der Gärtner als auch der Ingenieur mit seinen Maschinen stellen einen Zusammenhang zwischen Natur und Kultur her, eine Verkörperung, die ebenfalls durch Exupéry vollzogen wurde. Der Autor ist weder ein reiner Autor, noch ein ausschließlicher Flieger. Er ist eine Person, die beide Themen miteinander verbindet und beide Tugenden und Fähigkeiten beziehen sich aufeinander. Ohne seine Flugerfahrungen wäre Exupéry weder ein so guter Schriftsteller und

---

<sup>268</sup> Ein umfassendes Bild bezüglich Exupéry's Technik- und Menschenverständnis liefert das folgende Werk- Darüber hinaus gibt es einen fundamentalen Einblick in die Verbindung Kultur und Aviatik des Autors : Lechleitner- Niessler, Hans: Ethik der Technik (Antoine de Saint-Exupéry). Wien. Diss. 1953. S. 44f.

<sup>269</sup> Ebd. S. 43.

<sup>270</sup> Ebd. S. 47.

ohne seine schriftstellerischen Höchstleistungen wäre er nicht der Flieger dieser Besonderheit gewesen. Es ist ein Zusammenspiel der besonderen Art und Weise, eine Symbiose, welche den großen Wert dieser Werke bedeutet. Die Maschine, ergo das Flugzeug, ist für ihn lediglich ein Werkzeug, das den Luftverkehr ermöglichen sollte, es dient allerdings auch zur Erforschung des Raumes und des menschlichen Wesens.<sup>271</sup> Seine Ansätze, die auf den ersten Blick doch recht komplex erscheinen sind allerdings nicht theoretisch verfertigt, sondern wurden von ihm durchlebt.<sup>272</sup> Die aviatorischen Darstellungen in seinem Werk mögen auf den ersten Blick recht simpel aussehen, doch hinter jedem erwähnten Aspekt steckt eine nahezu philosophische Überlegung. Kein Satz ist zufällig gesetzt. Die Thematik der Aviatik, wie sie in seinen Werken dargestellt wird, dient vor allem auch dazu, das Wesen des Menschen zu skizzieren, ein Zusammenspiel zwischenmenschlicher Art aufzuzeigen.<sup>273</sup> Denn auch in seinen Werken spielt das Motiv des Kollektivs eine große Rolle. Bei Brecht wurde es zum ersten Mal eingeführt und Exupéry bringt es auf eine reifere Form. Erstmals ist nicht nur mehr das Zusammenspiel von Pilot und Mechaniker wichtig, sondern auch eine harmonisches Zusammenarbeiten von Pilot, Mechaniker und Bodenpersonal. In die Literatur findet somit der Einzug einer weiteren Berufsgruppe statt – heute würde man es als Flughafen- oder Bodenpersonal bezeichnen.

### 5.1.2 Südkurier – Darstellung des Aviatikers

Schon auf den ersten Seiten des Romans werden einige neuartige Charakteristika sichtbar. Der Weg, den das Flugzeug vom Startflughafen zum Zielflughafen bestreitet, wird mittels Funkstationen am Boden verfolgt, die gegenseitig bei Ankunft und Abflug des Kuriers Informationen an andere Flughäfen weitergeben. Jacques Bernis ist ein Luftfahrer, der sich bereits sehr stark an Flugzeiten und Planungen halten muss. Das eigentliche Erlebnis des Fliegens rückt in den Hintergrund und ist nicht mehr aufregender als eine Bahn- oder Schiffsreise. Das Flugzeug wird, und dies ist im Sinne des Autors, nur mehr zu einem simplen Transportmittel.

In den USA lag im Jahr 1926 die Summe aller Luftpoststrouten bei etwa 8500 Kilometern. Eine beträchtliche Zahl, die den Aufschwung von noch mehr Luftverkehrsgesellschaften vorantrieb. Doch zu Beginn war an ein finanziell erfolgreiches Operieren nicht zu denken, da

---

<sup>271</sup> Ebd. S. 120.

<sup>272</sup> Ebd. S. 42.

<sup>273</sup> Vgl. Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: Mainzer romanistische Arbeiten. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität.(=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. 17ff.

zu wenig Transportmaterial, also Post, vorhanden war, um in schwarze Zahlen zu fliegen. Der Erfolg stellte sich erst nach und nach ein.<sup>274</sup> Doch zurück zum *Südkurier*.

Der Protagonist selbst sieht sich in der Erzählung als gewöhnlich Beschäftigter, der schlicht seinem Broterwerb nachgeht.

Er denkt: Ich bin nichts als ein Arbeiter, ich habe den Kurier für Afrika zu besorgen. Fängt doch an jedem Morgen für die Arbeiter, der an dieser Welt zu bauen beginnt, die Welt von neuem an.<sup>275</sup>

Il pense: « Je ne suis plus qu'un ouvrier, j'établis le courrier d'Afrique. » Et chaque jour, pour l'ouvrier, qui commence à bâtir le monde, le monde commence.<sup>276</sup>

Der Luftfahrer wird an dieser Stelle völlig entmythologisiert. Die frühen todesmutigen Versuche der Luftfahrzeugführer fallen im Werk Exupéry's vollständig weg. Die Technologie ist bereits so weit ausgereift, um einen halbwegs zuverlässigen Liniendienst zu besorgen. Dieser Alltag des Fliegens ist für Bernis auch eine Flucht aus seinem früheren Leben. Nach Paris zurückgekehrt, findet er sein früheres Leben nicht wieder. Die Beziehung zu Geneveva lässt sich nicht mehr aufbauen. Der Protagonist sieht nun im fliegerischen Alltag die Erlösung und freut sich auf seinen nächsten Auftrag.

Auch wusste er, dass der Alltag selbst unserem geringfügigsten Tun die Gewichtigkeit einer Tatsache verleiht und dass hierdurch jedes Erdenleid etwas von seiner Schwere einbüßt.<sup>277</sup>

Il savait aussi que, dans la vie quotidienne, le moindre pas prend l'importance d'un fait et que le désastre moral y perd un peu de sens.<sup>278</sup>

Ein Leitmotiv welches nicht nur in diesem Werk erscheint, sondern auch ein zentrales Thema im *Nachtflug* darstellt, ist die Erfüllung der Pflicht des Piloten und in weiterer Folge des Menschen allgemein. Der Flug an sich bedeutet keine Freiheit und auch keinen Genuss, sondern lediglich die Erfüllung der alltäglichen Pflichtaufgabe, ebenfalls im Sinne des Kollektivs. Würde nur ein Flug aus der Rolle fallen, so wäre das gesamte System gestört, ähnlich eines Getriebes. Besonders deutlich wird dieser Leitgedanke bei *Vol de Nuit*, aber

---

<sup>274</sup> Mackworth-Praed, Ben: Pionierjahre der Luftfahrt. Stuttgart. Motorbuch. 1993. S. 244.

<sup>275</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 13.

<sup>276</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Courrier sud. Paris. Gallimard. 1958. S. 18.

<sup>277</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 83.

<sup>278</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Courrier sud. Paris. Gallimard. 1958. S. 108.

hierzu später mehr. Oberste Priorität hat die Beförderung der Post und auch bereits von Passagieren.

Dennoch muss auf einen Punkt hingewiesen werden, der im Roman immer wieder angesprochen wird. Zwar verliert der Flug die mythologische Konzeption, doch jedes Emporsteigen in den Himmel wirkt auf den Protagonisten auf eine bestimmte Weise reinigend. Exupéry stellt die Landung als wahre Wiedergeburt dar.

Dann im Gleitflug blühte alles vor mir auf: die Wiesen, die Blumen, die Häuser, als brächte ich eine untergegangene Stadt ans Licht herauf, als würde sie erst durch mich lebendig.[...] Zwei Minuten danach stand ich im Grase, ich fühlte mich so jung, wie auf einen Stern versetzt, in dem das Leben neu beginnt.<sup>279</sup>

Puis, pedant la descente, cette éclosion des prés, des fleurs, des maisons. Je ramenais au jour une ville engloutie et qui devenait vivante. [...] Deux minutes plus tard, debout sur l'herbe, j'étais jeune, comme posé dans quelque étoile où la vie recommence.<sup>280</sup>

Eine gewisse Religiosität wird den Werken Exupéry's stets zugeschrieben. Es mag nicht verwundern, dass in der Literatur ein Vergleich des Autors mit dem Mönchstum hergestellt wird. Die eremitenhafte Lebensweise im Cockpit wird auf philosophische Weise mit klösterlichen Kammern gleichgesetzt.<sup>281</sup> Auf den ersten Blick erscheint dies recht banal, doch es korreliert mit einem weiteren Motiv, welches sich speziell im Südkurier wieder findet. Immer wieder wird das Setting des Romans in die Wüste versetzt. Die Wüstenlandschaft ist ein Ort der Unendlichkeit und auch der Freiheit und somit der menschlichen Welt gegenübergestellt. „Die Sahara läuft mit ihrem gelben Sand das blaue Meer entlang, wie ein unendlicher Gehsteig. [...] Vor ihm die strahlende Helligkeit dieses wilden, noch nicht unterworfenen Gebiets.“<sup>282</sup> Exupéry möchte allerdings keine Kritik an den Werten an sich üben, sondern sie deutlicher heraus zeichnen, um sie zu überdenken. Der Autor ist ganz und gar nicht gegen technologische Errungenschaften, doch sie müssen auf die richtige Art und Weise eingesetzt werden.<sup>283</sup> Der Autor will keine Kritik an der Gesellschaft üben wie es Marinetti mit seinen futuristischen Texten tat. Es soll kein Hinweis auf eine dekadente Kultur sein, sondern hinter seinen Gedanken steckt sehr viel mehr als reine Kritik. Er spricht hier eine Tatsache an, die im heutigen einundzwanzigsten Jahrhundert noch sehr viel stärker ausgeprägt ist als zu seiner Zeit. Um wieder auf den Flugapparat zurückzukommen, so muss

<sup>279</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 36.

<sup>280</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Courrier sud. Paris. Gallimard. 1958. S. 46.

<sup>281</sup> Vgl. Lechleitner-Niessler, Hans: Ethik der Technik Antoine de Saint-Exupéry). Wien. Diss. 1953. S. 140ff.

<sup>282</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 127.

<sup>283</sup> Vgl. Lechleitner-Niessler, Hans: Ethik der Technik Antoine de Saint-Exupéry). Wien. Diss. 1953. S. 143f.

dieser so eingesetzt werden, als dass er weiterhin als Maschine angesehen wird und nicht als Ersatz für ein bestimmtes menschliches Tun.<sup>284</sup> Der moderne Vergleich wäre das gegenwärtige Computerzeitalter, welches immer mehr Menschen ihrer handlungsorientierten Fähigkeit entzieht. Hier schließt sich der Kreis schließlich, die Maschine als Mittel anzusehen. Die Auffassung des Wesens der Technologien und deren Geschichte hat der Schriftsteller nie vergessen.<sup>285</sup> Hierbei handelt es sich um einen wichtigen Part, den man an seinen Werken ablesen kann und auch um einen zentralen Punkt, der von unterschiedlichen Wissenschaftlern erkannt wurde. Natürlich hat Exupéry eine neue Form der Aviatik in die Literatur geführt, jedoch darf man nicht den Fehler begehen, diese Darstellungsweise auf einer trivialen Ebene zu erörtern. Der französische Schriftsteller war zwar kein Philosoph im engeren Sinn, jedoch überaus begabt, mehr Substanz hinter seinen Aussagen zu verstecken.

Die Wahl der Aviatik in seinen Werken scheint aufgrund seiner Berufung und seines Berufes erfolgt zu sein. Doch die enge Verknüpfung mit der Thematik der Luftfahrt ist laut Exupéry nicht zwingend notwendig. Die Wissenschaft hat einen wahren Mythos hinter seinen Ausführungen konstruiert, doch der Schriftsteller und Flieger Exupéry war mit dieser Kategorisierung wohl nicht wirklich einverstanden. Es ist daher umso spannender, dass sich abseits seiner Werke ein Schriftstück findet, das, ähnlich wie es Richthofen tat, die Fliegerei als Nebensächlichkeit abstempelt.

[...] es gefällt mir gar nicht, daß[sic!] die Herren Literaturhistoriker und Wissenschaftler mich rubrizieren und aufgespießt in ihre Schmetterlingssammlung einordnen. Schaukasten Technologie, Reihe Flugwesen, Unterabteilung Dichtung[...]. Das Flugzeug ist gar nichts Besonderes. Es ist einfach ein Werkzeug, genau wie der Pflug. Und daß[sic!] ich zur Fliegerei gegangen bin, ist nicht eigentlich wesentlich, sondern sekundär.<sup>286</sup>

Zum einen wird hier ebenfalls auf die Verwendung des Fluggerätes und die Bedeutung des Aviatikers hingewiesen, zum anderen ließe sich heftig über den Sinn der Fliegerei bei Exupéry diskutieren. In der eben zitierten Aussage geht der Autor dann so weit, indem er sagt, er hätte die gleichen Bücher verfasst, würde er einen anderen Beruf ausüben. Mit dieser Debatte würde man Bände füllen können, jedoch soll vorerst einmal nicht näher darauf eingegangen werden. Abgesehen von dieser Feststellung steht außer Zweifel, dass er in seinen Werken den Typus des Aviatikers literarisch grundlegend veränderte.

---

<sup>284</sup> Ebd. S. 137ff.

<sup>285</sup> Ebd. S. 145.

<sup>286</sup> Rauch, Karl: Antoine de Saint-Exupéry. Mensch und Werk. Betrachtungen über den Geist der französischen Literatur und die europäische Verantwortung. Esslingen. Bechtle. 1951. S. 67.

Doch zurück zum Text: Nichts erscheint für Jacques Bernis passender als im Flugzeug, hoch über der Erde, über die Vergangenheit nachzudenken. Abermals erscheint hier das Motiv der klösterlichen Umgebung angebracht. Die Perspektive im Flugzeug ermöglicht einen freieren Blick auf die Dinge. „Von hoch oben gesehen scheint die Erde kalt und tot.“<sup>287</sup> Der Blick von oben gibt eine Distanz von außen Preis, eine Distanz der Ordnung und der Freiheit. Im Flug selbst bewegt sich die Erde nur sehr langsam, auch heute noch kann man dies als Passagier nachvollziehen, doch bei der Landung wird das oben besprochene Motiv der Wiedergeburt tragend. Die Luftfahrtpsychologie hat unzählige Abhandlungen über das Landen hervorgebracht. Es entstehen so genannte Verformungsgradienten, die dem Piloten bei der Landung den Eindruck einer Explosion geben. Nur durch Training ist es möglich, die Orientierung während dieses Phänomens zu behalten.<sup>288</sup> Bei der Landung verändert sich die Raumwahrnehmung abermals. „Die Welt, die in Staub vergehen wollte, baut sich wieder auf.“<sup>289</sup>, so der Protagonist nach der Landung.

Abgesehen von der psychologischen Verwendung des aviatischen Diskurses im *Südkurier*, zeigen sich fundamentale Ansätze einer neuen Luftfahrt. Von den bereits angesprochenen Flughafenmitarbeitern wird das Luftfahrzeug beladen. Es existiert bereits eine eigene Luftfahrzeugabfertigung. „Sack um Sack versinkt die Kurierpost im Inneren des Apparats. [...] Buenos Aires...Natal...Dakar...Casa...Dakar... 39 Säcke.“<sup>290</sup> Nach der Beladung muss alles sehr schnell gehen, da ein genauer Zeitplan eingehalten werden muss. Auf die Bekleidung des Piloten verzichtet Exupéry in seiner Beschreibung nicht. „Wolleibchen, Halstuch, Lederanzug, gefütterte Stiefel.“<sup>291</sup> Der Aviatiker muss sich den natürlichen Einflüssen ausgesetzt, noch dementsprechend kleiden.

Eine Druckkabine war zu der Zeit noch nicht erfunden, allerdings treten ab einer Höhe von 4000 m gravierende gesundheitliche Komplikationen auf. In dieser Höhe kann es ohne Schutz zu einer Depression oder Euphorie kommen, dem so genannten Höhenrausch.<sup>292</sup> Erst in seinem Buch *Pilote de guerre* zu Deutsch *Flug nach Arras* aus dem Jahr 1942, führt Exupéry die Thematik dieser Druckkabine in die Literatur ein und es lässt sich ein interessanter Vergleich mit der Frühphase ziehen. Das Motiv der Verbindung Mensch und Maschine wurde bereits am Beginn dieser Arbeit behandelt. Im Flug nach Arras wird diese Verbindung wieder

---

<sup>287</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Südkurier*. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 22.

<sup>288</sup> Asendorf, Christoph: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*. Wien. Springer. 1997. S. 174.

<sup>289</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Südkurier*. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 133.

<sup>290</sup> Ebd. S. 9.

<sup>291</sup> Ebd.

<sup>292</sup> Vgl. Asendorf, Christoph: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*. Wien. Springer. 1997. S. 179ff.

hergestellt, wenn auch mit einer anderen und komplexeren technischen Vorrichtung. Um in größeren Höhen überleben zu können, muss dem Piloten eine Sauerstoffversorgung gewährleistet werden. Diese Versorgung beschreibt der Autor wie folgt:

Die Atmung hole ich mir aus dieser Maske. Ein Kautschukschlauch verbindet mich mit dem Flugzeug, er ist genauso wichtig wie die Nabelschnur.[...] Ich habe Organe hinzubekommen[...]<sup>293</sup>

La respiration, je la prends dans ce masque. Un tube en caoutchouc me relie á l'avion, tout aussi essentiel que le cordon ombilical. L'avion entre en circuit dans la température de mon sang. [...] On m'a ajouté des organes qui s'interposent, en quelque sorte, entre moi et mon cœur.<sup>294</sup>

Diese 'technischen Organe' sind allerdings lebenswichtig für den Luftfahrer. In gewisser Weise kann man diese Entwicklung und auch die literarische Aufarbeitung, als weitere Extension des Menschen ansehen. Eine Extension die bei D'Annunzio noch nicht relevant war, zumal man sie noch nicht erfunden hatte und diese auch nicht benötigt wurde. Das Cockpit wird in diesem Roman als überladen beschrieben. Im *Südkurier* ist der Aviatiker noch ausgerüstet mit „Uhr, Höhenmesser und Kartentasche.“<sup>295</sup>, im *Flug nach Arras* ist alles zu einem komplexen technologischen System verkommen. „Ich bin ein Organismus, der sich zu einem Flugzeug ausgeweitet hat.“<sup>296</sup> [Je suis un organisme étendu á l'avion.<sup>297</sup>] Ob all dies noch im Sinne der ursprünglichen Intention des Autors, nicht die Kontrolle über die Maschine zu verlieren, ist, sei einmal zu bezweifeln. Von einem ruhigen und angenehmen Flugerlebnis kann hier keine Rede mehr sein. Doch es herrscht zur Entstehungszeit dieses Romans (*Flug nach Arras*) abermals Krieg und die Flugapparate werden wieder für mörderische Zwecke missbraucht. Im Zusammenhang mit der oben thematisierten Druckkabine muss noch eine Sache erwähnt werden. So selbstverständlich es in Exupéry's Text klingt, so schrecklich war der Weg der Entwicklung, vor allem auf deutscher Seite. Im Zuge der Projektierung der Kabine mussten die physischen Grenzen des Menschen getestet werden. Diesen Versuchen fielen 90 Gefangene aus dem KZ Dachau zum Opfer. Die Erkenntnisse aus dieser schrecklichen Zeit finden sich allerdings auch noch heute in der Luftfahrtmedizin wieder.<sup>298</sup>

---

<sup>293</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Flug nach Arras*. Düsseldorf. Rororo Taschenbuch. Karl Rauch. 1956. S. 22f.

<sup>294</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Pilote de guerre*. Paris. Gallimard. 1948. S. 34.

<sup>295</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Südkurier*. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 10.

<sup>296</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Flug nach Arras*. Düsseldorf. Rororo Taschenbuch. Karl Rauch. 1956. S. 28.

<sup>297</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Pilote de guerre*. Paris. Gallimard. 1948. S. 43.

<sup>298</sup> Asendorf, Christoph: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*. Wien. Springer. 1997. S. 181.

Doch um noch einmal auf den Südkurier zurückzukommen, so wird bereits auf den ersten Seiten des Romans die perfekt organisierte Abwicklung des Fluges thematisiert. „Der Flug ist genauso exakt berechnet wie der Stapellauf eines Schiffs.“<sup>299</sup> Neben dem Piloten wird der Flug auch von einem Mechaniker begleitet. Der Aviatiker trägt zwar immer noch die Verantwortung des Fluges, doch er ist zu einem kleinen Zahnrad in einem komplexen System geworden. Es ist ein Zusammenspiel von vielen Personen, das den Erfolg erst gewährleisten kann.

### 5.1.3 Unfalldarstellung im *Südkurier*

Wie man bis hierher gut sehen konnte, ist die literarische Verarbeitung des Luftfahrers stets mit dem Unfall verbunden. Somit überrascht es auch nicht, dass *Südkurier* ebenfalls mit Elementen des Unfalls durchzogen ist. Neben Motorversagen sind es auch hier die Naturgewalten, die den Flieger zum Absturz bringen können. Es wird zwar die Abfolge einer peniblen Flugplanung behandelt, jedoch ist der Verlust des Fluggerätes und des Fliegers allgegenwärtig, wenn er auch mehr und mehr aus dem Alltag verdrängt wird. Großes Augenmerk legt der Protagonist auf die Fracht, die er unbedingt heil an das Ziel bringen muss, nach einem Grundsatz, der selbst den Einsatz des Lebens für die Beladung und den Apparat fordert. An zwei Stellen im Roman wird dieser Aspekt besonders deutlich hervorgehoben. „Ein kostbarer Kurier, hatte man mir eingeschärft, ein Kurier wertvoller als das Leben.“<sup>300</sup> Nur wenige Seiten später wird abermals auf diesen Umstand hingewiesen:

Fertig: Dreißigtausend Briefe sind herübergebracht. Die Fluggesellschaft hat gut reden: Der Kurier ist wertvoll, viel wertvoller als das Leben. Jawohl, Lebenselixier für dreißigtausend Verliebte...<sup>301</sup>

Fini. Trente mille lettres ont passé. La Compagnie préchait : courrier précieux, courrier plus précieux que la vie. Oui. De quoi faire vivre trente mille amants...<sup>302</sup>

Der Aviatiker setzt nun sein Leben auf das Spiel um der Allgemeinheit zu dienen, ganz im Sinne von Brechts Gedanken und Forderungen bezüglich des Kollektivs. Als Luftfahrer gefährdet man seine Existenz, um das komplexe System der Luftfahrtgesellschaft aufrecht zu erhalten. Ein Unfall kann allerdings immer geschehen und diesbezüglich herrscht großer

---

<sup>299</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Südkurier*. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 10.

<sup>300</sup> Ebd. S. 15.

<sup>301</sup> Ebd. S. 26.

<sup>302</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Courrier sud*. Paris. Gallimard. 1958. S. 34.

Druck auf Jacques Bernis. Es ist auch nicht mehr der Pilot selbst, der die Entscheidung des Fluges und der Streckenführung trifft, sondern einer seiner Vorgesetzten, die mitunter nur wenig Ahnung vom Fliegen selbst besitzen. Mit „Sie werden tun, was man ihnen sagen wird.“<sup>303</sup>, hat der Pilot als eigenständiger Pionier längst ausgedient. Bernis muss fliegen, wenn er den Befehl hierzu erhält, auch wenn die Wettereinflüsse für einen Flug nicht als optimal erscheinen. Die Angst eines Absturzes ist immer allgegenwärtig, auch beim Protagonisten Bernis, wenn er zugleich den Gedanken zu unterdrücken versucht.

Er war ein viel zu innerlicher Mensch, um auch nur einen Augenblick an einen Unfall zu denken, der ihm persönlich widerfahren könnte: An derlei denkt nur, wer leer im Herzen ist;[...]<sup>304</sup>

Il avait bien trop de vie intérieure pour penser une seconde à un accident personnel : ces idées-là viennent aux cœurs vacants, mais cette image de placard le ravissait.<sup>305</sup>

Das Fliegen ist nur mehr eine Ausübung des Brotberufes. Der Absturz wird verdrängt, doch er kann immer noch passieren. Aber im Gegensatz zu den Intentionen von D'Annunzio oder Marinetti spielt der Tod keine Rolle an einer Mythologisierung des Piloten. Sollte der Fall eines Absturzes tatsächlich eintreten, so ist es zwar bedauerlich, vor allem auch für die gesamte Luftfahrtgesellschaft, allerdings wird der Aviatiker in keine religiöse Ebene mehr emporstilisiert. Wenn Ingold in seinem Werk von einem simplen Berufsrisiko und Betriebsunfall<sup>306</sup> spricht, so kann man ihm an dieser Stelle durchaus Recht geben. Die Entwicklung des Luftfahrers hat ab diesem Zeitpunkt, sowohl real als auch literarisch, eine Ebene erreicht, die dem Pilotentypus des 21. Jahrhunderts durchaus ähnelt.

Im Roman muss Bernis einen Flug ausführen, der ihm befohlen wird, den er jedoch als Pilot für gefährlich hält. Ohne Funkkontakt und ohne Sicht soll er sich durch den Himmel kämpfen. Zwar hat er Instrumente, doch ohne Sichtkontakt und Orientierung ist es ein todesmutiges Unterfangen. Immerhin ist sein Techniker während des Fluges an Bord, doch dieser liest ohne sich stören zu lassen beim Schein einer Taschenlampe ein Buch. Hier herrscht bereits ein großes Vertrauen in die Technologie des Flugapparates. Die Pioniere verschmolzen noch förmlich mit ihren Fluggeräten und wurden zu einer einzigen Einheit. Bei Exupéry fliegt der Aviatiker sein Luftwerkzeug, der Mechaniker an Bord nimmt am Flug gar keinen Anteil mehr und lässt sich durch nichts irritieren. Es ist bereits ein großer Grad an Alltäglichkeit und

---

<sup>303</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 102.

<sup>304</sup> Ebd.

<sup>305</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Courier sud. Paris. Gallimard. 1958. S. 135.

<sup>306</sup> Vgl. Ingold: Literatur und Aviatik. S. 267.

Selbstverständlichkeit erreicht. Am Ende des Romans zwingt ein Sandsturm Bernis zu einer Notlandung. Wassertemperatur der Kühlung und Öltemperatur steigen in einen unakzeptablen Bereich. Er landet nahe einem kleinen französischen Fort in der Wüste. Als sehr interessant erweist sich die Auffassung des dort ansässigen Sergeanten über den Flieger, als dieser wieder abfliegen möchte.

Der Sergeant schaut auf ihn, wie auf einen jungen Gott, der aus dem Nichts erschienen ist und wieder fortfliegen will[...]. Aus welchem Paradies,[...] kamen sie wohl herab, lautlosen Fluges, diese schönen Boten?<sup>307</sup>

Le sergent contemple un jeune dieu, venu de nulle part, pour s'envoler. ... Venu lui rappeler une chanson, Tunis, luimême. De quel paradis, au-delà des sables, descendent sans bruit ces beaux messagers ?<sup>308</sup>

Ein kleines Element religiöser Sphäre wird hier offensichtlich. In einer Welt des Reisens und des Postverkehrs sieht der einsame Sergeant den anfliegenden Bernis als erwünschtes Wunder an. Exupéry stellt an dieser Stelle besonders schön das Motiv der Wüste dem bevölkerten und technisierten Europa entgegen.

Am Ende der Erzählung findet der Aviatiker den Tod. Doch er wird nicht mittels Flugzeugunfall getötet, sondern durch einen radikalen afrikanischen Stamm ermordet. Diese Verbindung mit Gott mag auch die Einstellung des Schriftstellers vermitteln. Nur im eigentlichen Tod sieht er die Krönung und Vollendung des Lebens.<sup>309</sup> Es darf allerdings nicht der Fehler gemacht werden, im Aviatiker oder gar im Flugapparat Gott zu suchen. Die Maschine wird vom Autor als Maschine angesehen. Genau diese simple Auffassung steckt hinter dieser Verwendung der Exupéry'schen Aviatik.

Von Saint-Louis im Senegal nach Toulouse: France-Amérique östlich Timéris aufgefunden stop. Kugellöcher im Steuer stop. Feindlicher Stamm in nächster Nähe stop. Pilot tot, Flugzeug zerbrochen, Kurier intakt stop.<sup>310</sup>

De Saint-Louis du Sénégal pour Toulouse : France-Amérique retrouvé Est Timéris stop. Parti ennemi à proximité stop. Pilote tué avion brisé courrier intact stop.<sup>311</sup>

<sup>307</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 136.

<sup>308</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Courrier sud. Paris. Gallimard. 1958. S. 179.

<sup>309</sup> Vgl. Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: Mainzer romanistische Arbeiten. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität.(=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. S. 68.

<sup>310</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001. S. 143.

<sup>311</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Courrier sud. Paris. Gallimard. 1958. S. 189.

Als der Flieger nicht zur vorgesehenen Zeit am Zielflughafen landet, wird eine Suchmannschaft gesendet, um den Verbleib von Bernis zu überprüfen. Diese letzte Funkmeldung offenbart das traurige Schicksal des Fliegers. Zwar muss er auf dieser Reise sein Leben lassen, doch die Beladung, also die Post ist intakt geblieben. Diese Aussage korreliert noch einmal mit der Grundthese Exupéry's. Der Aviatiker riskiert auf seinem Flug Leib und Seele, um die Post an ihren Bestimmungsort zu bringen. Er setzt sich für die Allgemeinheit ein, um den Bedürfnissen der Menschheit gerecht zu werden, um den Verkehr in der Luft aufrecht zu erhalten.

#### 5.1.4 Abschließende Bemerkungen zum *Südkurier*

Ohne noch einmal die Thematik aufzurollen, sollte aus den letzten Ausführungen die literarische Pionierleistung Exupéry's hervorgegangen sein. Seine Werke spiegeln zum ersten Mal den Beruf des Piloten wider. Als Erstlingswerk ist hierfür *Südkurier* das Premierenwerk in diesem Bereich. In fiktionalem Kontext hat der Autor real erlebte Elemente des Flugwesens in seinem Text verarbeitet, Motive, die ein neues Bild hinsichtlich des Aviatikers liefern. Literarisch war somit endgültig der Berufspilot entstanden. Ein Pilot muss alles in seinen Möglichkeiten stehende geben, um erfolgreich zu operieren. Ein Opfer zu geben war für Exupéry das Höchste zu erreichende, auch wenn es den Verlust des eigenen Lebens betrifft. Der Autor verarbeitet in seinen Werken stets einen Grundsatz des Todes. Man kann es nicht schöner formulieren als „Man stirbt nur für das, für was man leben kann.“<sup>312</sup> Genau nach diesem Motto gestaltete der Autor auch seine Werke. Besonders deutlich wird dieser Grundsatz im nächsten Teil betreffend den Text *Nachtflug*.

Trotz des hohen technologischen Standards ist für den Autor und Flieger das Fliegen eine enge Verbindung zur Natur, ein Zurückfinden zum Ursprünglichen.

Dennoch ist der Menschenflug nichts anderes als ein Mittel, um den Kommerz der Welt zu unterstützen. Fracht und Passagiere gewinnen an Bedeutung, das Flugerlebnis verliert eindeutig an Faszination. Der Aviatiker wird weder als Star noch als Gott verehrt, sondern muss lediglich seine Dienstpflicht erfüllen, die teilweise von Nicht-Aviatikern vorgeschrieben wird. All diese Elemente treffen zum ersten Mal im *Südkurier* auf literarischen Grund und stellen ein Novum in der Literaturgeschichte dar.

---

<sup>312</sup> Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: Mainzer romanistische Arbeiten. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität.(=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. S. 67.

## 5.2 Antoine de Saint-Exupéry – *Nachtflug*

„Eine Niederlage stärkt den Menschen, wie ein Sieg ihn schwächen kann.“<sup>313</sup>

Könnte man eine Erzählung in nur einem Satz summieren, so wäre obiger der Grundgedanke von Exupéry's Erzählung *Nachtflug*, im Original unter *Vol de nuit* im Jahr 1931 erschienen. Für diese Arbeit wird dieser Text den Endpunkt und somit den Abschluss der Spätphase darstellen. Er weist ähnliche Elemente wie *Südkurier* auf, doch bezogen auf die Aviatik geht er noch ein großes Stück weiter. Das Erstlingswerk des Autors hat auf literarischer Ebene erstmals den Typus des Berufspiloten offenbart, *Nachtflug* verfeinert diese Thematik und ist aus aviatischer Sicht um einiges dichter als *Südkurier*. Der Aviatiker muss im Sinne der Gemeinschaft ein System aufrechterhalten, das als Opfergabe selbst sein Leben nehmen kann. Wie der Titel bereits hinweist, spricht hier Exupéry zum ersten Mal eine Form der Aviatik an, die es bisher weder real noch literarisch gegeben hat. Wie bereits im Zuge der ersten Werkanalyse angesprochen, dienen die Post- und Passagierflüge vor allem dazu, den herkömmlichen Transportmitteln Konkurrenz zu bieten. Nun ist es allerdings so, dass – im Gegensatz zu Flugzeugen – Ozeandampfer oder auch Eisenbahnen zu nächtlicher Stunde verkehrten. Die aufgrund der Geschwindigkeit aufgehobene Zeit ging aus logischer Schlussfolgerung in der Nacht wieder verloren, was den Flugverkehr nicht unbedingt effektiver machte.<sup>314</sup> Man beschloss daher auch die Nachtstunden für Flüge zu benutzen. Neben den Wettereinflüssen, die, wie man sehen konnte, in vielen Werken auch thematisiert werden, tritt nun eine weitere Gefahr zu Tage. Für den Aviatiker war es zu der Zeit sehr schwierig in einer dunklen Nacht die Orientierung zu behalten. Diese spezielle Form der Nachtflüge wird nun im zweiten Werk Exupéry's diskutiert. Es ist allerdings keine oberflächliche Schilderung der Flüge, sondern der Autor setzt diese neue Errungenschaft in einen Kontext von Moral, Gefahr, Kollektiv und Beherrschbarkeit. Das Leben einzelner Menschen hängt von einem weiteren Menschen ab, der Befehle erteilt, die als menschenunwürdig erscheinen, allerdings unerlässlich für die Beständigkeit des gesamten Flugwesens sind.

Doch um den Kontext des Romans zu verstehen, in kompakter Form einige wenige Worte zur realen Entwicklung der Nachtflüge: Erstmals wurden sie um das Jahr 1925 durchgeführt. Wie bereits erwähnt, waren die Flugbedingungen aufgrund der schlechten Sicht äußerst gefährlich,

---

<sup>313</sup> Ebd. S. 11.

<sup>314</sup> „Das ist für uns [...] eine Lebensfrage, weil wir den Vorsprung, den wir tagsüber vor den Eisenbahnen und Dampfern gewonnen haben, jede Nacht wieder verlieren.“, so Rivière im Roman: *De Saint-Exupéry, Antoine: Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 85.

zumal effiziente Navigationsgeräte noch nicht erfunden waren. Aus dem Grund musste man dem Piloten vom Erdboden aus Orientierungspunkte zu Verfügung stellen. Beispielsweise führte die Luft Hansa im Jahr 1926 ihre erste Nachtflugstrecke ein. Die Streckenführung verlief von Berlin nach Königsberg über Lindenfelde, Danzig und Frauenburg. Alle 30 Kilometer wurden zur Orientierung Drehlichtscheinwerfer aufgestellt. Man kann sich also die organisatorischen Herausforderungen einer solchen Nachtstrecke vorstellen. Runways wurden mit Hilfe von Autoscheinwerfern beleuchtet. Es mag nicht verwundern, dass man viel Energie in die Forschung neuer Bordinstrumente steckte, somit konnte im Jahr 1929 erstmals unter James Doolittle ein reiner Instrumentenflug durchgeführt werden.<sup>315</sup> Diese Pionierleistung des 'Blindfluges' brachte vor allem eine große deutsche Fluggesellschaft einen großen Schritt weiter, wenn auch oftmals mit einem bitteren Beigeschmack. „Bei solchem Wetter fliegen nur verrückte[sic!]...oder die Luft Hansa.“<sup>316</sup> Alle diese Entwicklungen bilden nun die reale Voraussetzung für Exupérys Text.

Sieht Felix Ingold wie erwähnt den Abschluss der aviatischen Pionierphase im Flug des Lindberghs, so spricht der französische Schriftsteller André Gide, der das Vorwort zu *Nachtflug* schreibt, zu Recht von einem Heldengedicht, das die Pionierleistung eines Gemeinschaftswerkes schildert.<sup>317</sup> Ohne Zweifel kann man die ersten Nachtflugpiloten auf die gleiche heroische Ebene stellen wie die frühen Aviatiker in der Geschichte der Luftfahrt. Der Ausdruck heroisch darf allerdings nicht im gleichen Kontext verwendet werden wie bei D'Annunzio. Exupéry will wie im *Südkurier* auch hier keine einzelmenschliche Emporhebung in religiöse Sphären, sondern auch in diesem Text ist der Aviatiker ein kleines Rädchen in einem großen Getriebe. Der Nobelpreisträger Gide spricht auch eine Tatsache an, die den Text des französischen Fliegers und Autors zu seinem unschätzbaren Wert verhilft: Die Authentizität des Textes wird durch die Erfahrungen Exupérys äußerst nahbar. Das Werk bekommt „den Reiz des Echten und Unnachahmlichen.“<sup>318</sup> Er sieht darin neben der hervorragenden Literarität, auch ein unschätzbares Dokument.<sup>319</sup> Diese Verbindung von Fiktion und Realität ist es auch, die das Werk für diese Ausführungen so brauchbar macht. Es zeigt abermals die Übermacht der Natur, trotz der bereits überaus perfektionierten Technologie.

---

<sup>315</sup> Asendorf, Christoph: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne.* Wien. Springer. 1997. S. 191ff.

<sup>316</sup> Storto, Marco: *Die Zivilluftfahrt am Beispiel der Deutschen Lufthansa. Deutsch-Italienische Terminologie.* Wien. Dipl. 1995. S. 35.

<sup>317</sup> Gide, André: Vorwort. In: *Nachtflug.* Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 6.

<sup>318</sup> Gide, André: Vorwort. In: *Nachtflug.* Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 11.

<sup>319</sup> Ebd.

### 5.2.1 Nachtflug – Darstellung des Aviatikers

Dreh- und Angelpunkt des Romans ist die Stadt Buenos Aires. Hauptprotagonist ist unter anderem der streng und unmenschlich wirkende Flugplanleiter Rivière. Auf dem Flugplatz in Buenos Aires werden nun drei Postkurier erwartet. Ein Flugzeug aus Chile, eines aus Paraguay und eines aus Patagonien. Nach dem Eintreffen dieser Maschinen sollte sich zu nächstlicher Stunde der Europakurier auf den Weg machen. Schon alleine diese kurze Einleitung zeigt das mittlerweile komplexe Ineinandergreifen des Flugwesens. Rivière ist nun verantwortlich für den reibungslosen Ablauf dieses Prozesses und reagiert mit einem dementsprechenden Verhalten. Als Verfechter der Idee zu den Nachtflügen zeigt er sich seinen Mitarbeitern gegenüber äußerst streng, unnachgiebig und auch ungerecht. Doch dieses nach außen hin kalte und nahezu antagonistische Auftreten unterhält einen weichen, gutmütigen und menschlichen Kern. Er muss mit seinen Männern strikt vorgehen, um den Gesamtplan eines Nachtfluges nicht zu gefährden.

Im Flugzeug aus Patagonien sitzt nun der eigentliche Hauptprotagonist des Romans, der Pilot Fabien. Er ist es, den die Naturgewalten nicht an sein Ziel kommen lassen. Zwar muss auch der Aviatiker Pellerin, der den Kurier aus Chile steuert, einen heftigen Zyklon durchfliegen, doch im Gegensatz zu Fabien erreicht dieser sein Ziel Buenos Aires.

Die eigentliche Darstellung des Aviatikers im Text ähnelt sehr stark der Abbildung des Fliegers im *Südkurier*. Auch im *Nachtflug* wird das Fliegen als Beruf angesehen. Es zählt keine individuelle Leistung, sondern die Leistung im Kontext des Kollektivs. Rivière ist zwar streng zu seinen Piloten, doch sie führen dennoch ihre Dienstpflicht, mit der Gefahr das Leben zu verlieren, aus.

„Diese Menschen“, sagte Rivière manchmal, „sind glücklich, weil sie ihren Beruf lieben, und sie lieben ihn, weil ich hart bin.“<sup>320</sup>

Rivière disait parfois : »Ces hommes-là sont heureux, parce qu'ils aiment ce qu'ils font, et ils l'aiment parce que je suis dur.«<sup>321</sup>

Es ist abermals die Bezeichnung 'Beruf', mit der die Aviatiker im Roman behaftet sind. (Interessanterweise kommt die Bezeichnung 'Beruf' in der Originalfassung nur umschrieben vor.) Es geht nicht um die Lust des Fliegens, noch um Rekordleistungen, sondern lediglich um eine Dienstpflicht. War Pünktlichkeit bereits im ersten Werk des Autors von größter Wichtigkeit, so wird es hier auf die Spitze getrieben. Es wird alles getan um den Zeitplänen

<sup>320</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 42.

<sup>321</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Vol de Nuit*. Paris. Gallimard. 1964. S. 50.

gerecht zu werden. Der Flugplanleiter Rivière schreckt auch vor ungerechtfertigten Bestrafungen nicht zurück. Dass finanzielle Absichten bereits im Vordergrund stehen, offenbart folgende Aussage.

„Robineau“, hatte Rivière eines Tages zu ihm gesagt, „zur Strafe für jeden verspäteten Start müssen Sie dem Betreffenden die Pünktlichkeitsprämie entziehen.“<sup>322</sup>

« Robineau, pour tous les départs retardés, lui avait dit un jour Rivière, vous devez faire sauter les primes d'exactitude. »<sup>323</sup>

Dass aufgrund einer solchen Aussage Piloten bei fluguntauglichem Wetter in die Luft gesendet werden, mag kaum verwundern. Durch nichts darf das Wesen der Nachtflüge behindert und sie dürfen auch nicht hinterfragt werden. Doch im Text wird ein solcher Nachtflug als regelrechter Kampf gegen die Natur gesehen, den der Aviatiker zu bestehen hat. Eine Prüfung, die aufgrund des Navigationsgerätemangels nicht immer als Leichtigkeit erscheint. „Ich habe meine Hände beleuchtet um sie zu sehen“<sup>324</sup>, so der nüchterne Bericht eines Aviatikers.

### 5.2.2 Aviatische Technologie und Terminologie in Exupérys *Nachtflug*

Wie kein anderer hier besprochene Text, enthält dieser eine unzählige Anzahl an luftfahrtechnischer Terminologie, was eben mit der rasanten Entwicklung der Maschinen erklärbar erscheint. Dennoch, der Autor verlor im späteren Verlauf seiner Karriere jegliche Leidenschaft für das Fliegen. „Für mich ist ein Flugzeug jetzt nur noch ein Instrument der Fortbewegung.“<sup>325</sup> Der Krieg und der abermalige Missbrauch der Flugmaschine erschütterte das fliegerische Weltbild des Schriftstellers dann völlig.

Neben einem Gyroskop werden im Roman der damit verbundene künstliche Horizont und die gesamte Instrumententafel erwähnt. Es zeigt an, den Grad der Sicherheit zu verbessern, doch von einem ausgereiften Flugapparat kann auch hier noch keine Rede sein. Die Pilotenkanzel bedeutet für den Protagonisten Fabien allerdings einen Raum der Sicherheit, ein Raum über der Erde, allerdings als Zentrum der Beherrschbarkeit. Dies ist auch eine Stelle im Roman, die

---

<sup>322</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 39

<sup>323</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Vol de Nuit*. Paris. Gallimard. 1964. S. 46f.

<sup>324</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 63.

<sup>325</sup> Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: *Mainzer romanistische Arbeiten*. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität.(=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. S. 49.

ansatzweise auf eine Verbindung Mensch und Maschine hindeutet. Keineswegs im Ausmaß der Pioniertexte, allerdings wird das Motiv leicht angedeutet:

Er tippte mit dem Finger an einen Stahlspanten und fühlte das Leben durch das Metall rieseln: dieser Stahl vibrierte nicht, er lebte. Die fünfhundert Pferdekräfte des Motors erweckten in der Materie einen ganz leisen Strom, der ihre Eishärte in Fleisch und Nerv verwandelte,[...] <sup>326</sup>

Il effleura du doigt un longeron d'acier, et sentit dans le métal ruisseler la vie : le métal ne vibrait pas, mais vivait. Les cinq cents chevaux du moteur faisaient naître dans la matière un courant très doux, qui changeait sa glace en chair de velours. <sup>327</sup>

Zwar fungiert die Flugmaschine nur mehr als Werkzeug, welches den Menschen in seinen Aktivitäten unterstützen soll, dennoch bedeutet das Fliegen noch etwas Besonderes. Im Grunde ein Gefühl oder ein Faszinosum, das sich bis in die Gegenwart gehalten hat. Obwohl im obigen Textteil das Fluggerät abermals mit Organischem gleichgesetzt wird, hat der Aviatiker bereits jede Menge zu tun, um Anzeigen und Lampen im Cockpit zu überprüfen. Eine Aufgabe, die der Autor dem Leser auch nicht verschweigt. Eine weitere Neuerung der Technologie wird im Text besonders deutlich hervorgehoben. Bodenstationen unterhalten im Laufe des Fluges ständigen Funkkontakt zur Maschine. Für den reibungslosen Ablauf ist eine eigene Person, ein Funker, mit an Bord. Doch auch hier sind es die Naturgewalten, die das technische Werkzeug außer Kraft setzen können. Die Funkübermittlung macht es möglich, die letzten Worte von Fabien und seinem Funker in die Welt auf den Boden zu übertragen. Der Aviatiker muss aufgrund eines Zyklons in eine größere Höhe aufsteigen, um ruhigere Luftschichten zu erreichen. Der Treibstoff reicht allerdings nur mehr für wenige Minuten, was den sicheren Absturz und Tod bedeutet. Diese noch modernere Technologie der Kurzwellen macht es nun möglich, den Tod des Aviatikers näher zu bringen und andere Menschen daran teilhaben zu lassen. Sofern es die Wettereinflüsse erlauben, wird das Geschehen aus dem Cockpit direkt auf die Erde projiziert.

### 5.2.3 Unfalldiskurs im *Nachtflug*

---

<sup>326</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 20.

<sup>327</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Vol de Nuit*. Paris. Gallimard. 1964. S. 23.

Einige Aspekte des Unfalles wurden bereits angeschnitten. Der Mensch wagt sich mit einer bereits moderneren Technologie in den Himmel, dennoch ist es unmöglich, die Gesetze der Natur vollständig zu bezwingen. Schon alleine die Eigenschaften eines Nachtfluges sprechen gegen die Sicherheit des Luftfahrers. Er begibt sich in ein dunkles, himmlisches Terrain, dessen manchmal unwirtliche Auswüchse er nicht zu beherrschen vermag. Getrieben von Pflichterfüllung müssen die Luftfahrer Flüge bei ungünstigen Wetterverhältnissen durchführen. Neben Pellerin kommt auch Fabien in einen Sturm, dem er nicht mehr ausweichen kann. Jegliche Funktechnologie versagt und er ist mit seiner Maschine auf sich alleine gestellt. Gibt Brecht in seinem *Ozeanflug* noch ein Gespräch mit den Naturgewalten wieder, so stellt Exupéry den Unfallflug seines Hauptprotagonisten äußerst realistisch dar. Es ist ein Flug auf Leben und Tod. Er kann nichts sehen und ist völlig dem Gewittersturm ausgeliefert. Der Diskurs des Unfalls und des Todes ist im gesamten Werk allgegenwärtig. Verbunden mit beiden Thematiken ist stets das Gefühl der Angst.<sup>328</sup> Der Flugplanleiter Rivière versucht dieses Angstgefühl der Aviatiker mit seiner Strenge zu unterdrücken. Anstatt, dies zeichnet sich besonders deutlich bei der Rückkehr des Piloten Pellerin ab, den Aviatiker nach einem Unwetterflug zu beruhigen und zu bemitleiden, agiert er mit einer straffolgernden Handlung.

Wenn ich ihn anhöre, ihn bemitleide, sein Erlebnis wichtig nehme, so wird er meinen, er käme aus wunder was für einem Abenteuer zurück; und Angst hat man nur vor dem Geheimnisvollen. Es darf nichts Geheimnisvolles mehr geben.<sup>329</sup>

Si je l'écoute, si je le plains, si je prends au sérieux son aventure, il croira revenir d'un pays de mystère, et c'est du mystère seul que l'on a peur.<sup>330</sup>

Mit dieser doch nüchternen Sequenz versucht er der Unfallangst entgegenzuwirken. Doch im Sinne der Zukünftigkeit kann der Absturz jederzeit passieren. Mit der Verbannung des Geheimnisvollen und Unerklärlichen wird jegliches Motiv der Mythologisierung aus dem Kontext der Aviatik gelöscht. Bei einem Unfall, und dies wird im folgenden Kapitel noch näher beleuchtet, wird Rivières Konzept des Nachtfluges hinterfragt und überhaupt in Frage gestellt, dies darf allerdings auf keinen Fall passieren. Die individuelle Erfahrung eines einzelnen Piloten ist nicht mehr von so großer Bedeutung. Im Sinne eines Betriebsunfalls ist

---

<sup>328</sup> Vgl. auch: Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: Mainzer romanistische Arbeiten. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität. (=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. S. 57f.

<sup>329</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Nachtflug. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 84.

<sup>330</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Vol de Nuit. Paris. Gallimard. 1964. S. 100f.

zwar der Tod nicht minder schrecklich, jedoch eröffnet er keine individuelle Unsterblichkeit des Aviatikers. Das einzige was weiterlebt ist die Idee, das Projekt der Gemeinschaft.<sup>331</sup> Viele haben mit ihren Leistungen Einzigartiges gewagt und dabei mussten sie ihr Leben lassen. Doch die Früchte ihrer Arbeit dauerten bis in die Zukunft hinein, wurden weiterentwickelt und verfeinert. Im Roman ist dieser antiindividuellen Einstellung von Rivière dennoch das Motiv des Individuellen entgegengesetzt. Führt nach dem Absturz Fabiens der Flugplanleiter intensive Überlegungen über den Fortbestand der Nachtflüge und nicht über den Verlust seines Piloten, so gibt es allerdings eine Person, die um das Leben des Aviatikers als Individuum trauert, seine Frau. Wie bei jeder Heimkehr ihres Mannes bereitet sie alles auf dessen Ankunft vor. In einer routinemäßigen Ordnung zelebriert sie Handgriffe, die eine nahe Wiedervereinigung der beiden voraussagen. Dieses eine Mal kehrt ihr Mann allerdings nicht wieder. Zuerst versucht sie telefonisch Auskunft über das Schicksal ihres Mannes zu erhalten, doch schließlich macht sie sich persönlich auf den Weg in das Büro des Flugplanleiters. Hier treffen nun zwei völlig verschiedene Welten des Romans aufeinander. Die individuelle und familiär menschliche Ebene des Aviatikers, repräsentiert von seiner Frau und die offizielle Ebene als Teil eines Systems, vertreten durch den Flugplanleiter. In dessen Büro fühlt sich die Frau des Aviatikers als Fremdkörper, der unangemessene Ideen vertritt. Ideen des Egoismus, die dem Plan Rivières widersprechen.

Sie kam, um schüchtern für ihre Blumen, ihren angerichteten Kaffee, ihr junges Fleisch und Blut das Wort zu führen. Aber in diesem noch kälteren Raum befiel das leise Zittern wieder ihre Lippen. Auch sie fühlte [...], dass sie hier in dieser Welt nicht von ihrer Welt würde reden können.<sup>332</sup>

Elle venait plaider timidement pour ses fleurs, son café servi, sa chair jeune. De nouveau, dans ce bureau plus froid encore, son faible tremblement de lèvres la reprit. Elle aussi découvrait sa propre vérité, dans cet autre monde, inexpriable.<sup>333</sup>

Doch beide Protagonisten warten auf das Erscheinen von Fabien. Es ist ein vergebliches Warten, denn beide wissen, dass es keine Rückkehr des Aviatikers gibt. Er ist auf noch keinem Flugplatz gelandet und sie können errechnen, dass er keinen Treibstoff mehr haben kann. Die logische Schlussfolgerung ist demnach der unausweichliche Absturz. Bei

---

<sup>331</sup> Ebendieses Ewigkeitsmotiv wird sehr schön bei Racky herausgearbeitet: Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: Mainzer romanistische Arbeiten. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität. (=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. S. 70ff.

<sup>332</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Nachtflug. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 127.

<sup>333</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Vol de Nuit. Paris. Gallimard. 1964. S. 154.

D'Annunzio stürmt die sensationslüstige Menge auf den Flugplatz, um das Wrack des abgestürzten Flugapparates und den von Blut überströmten Aviatiker zu begutachten. Im Zuge der Flugfeste ist dies, trivial umschrieben, ein Part des Entertainments. Bei Exupéry wird über den Absturz eine gewisse Glocke des Schweigens gelegt. Jeder weiß es, aber niemand redet darüber, schon gar nicht der Flugplanleiter.

Natürlich ist ihm das Leben seines Piloten nicht gleichgültig. Er ist verantwortlich für die Aufrechterhaltung der Flüge, er ist verantwortlich für die Sicherheit seines Unternehmens. Auf den Punkt gebracht hat er mehr Verantwortung als jeder einzelne Aviatiker seiner Fluglinie. Er hat die Macht eine Entscheidung über Leben und Tod zu fällen. Den gesamten Roman über ist Rivière angespannt. Es ist die Herausforderung des Ungewissen, die Ungewissheit vor dem Tod. Als der Absturz zur Realität wird, ist es für ihn eine Art bittere Erlösung.

Rivière in seinem Arbeitszimmer empfindet die Spannung, die nur die großen Unglücksfälle mit sich bringen, wenn das Unvermeidliche den Menschen von der Verantwortung befreit.<sup>334</sup>

Rivière, dans son bureau, éprouve cette détente que seuls permettent les grands désastres, quand la fatalité délivre l'homme.<sup>335</sup>

Bei jeder Handlung des Menschen, vor allem im Bereich der Luftfahrt der Anfangsjahre, ist mit dem Motiv des Unfalls ein Gefühl der Angst verbunden. Es ist ein legitimes und menschliches Verhalten, vor einem Absturz, vor dem Tod, Angst zu haben. Exupéry bringt in seinen Werken dieses Motiv auf eine spezielle Ebene. Er findet es nicht zulässig, einfach Angst zu verspüren. Erst wenn man handelt, sich der Gefahr bewusst wird und zur Pflichterfüllung zurückfindet, kann die Furcht überwunden werden. In einer solchen Situation werden die offensichtlichen und sichtbaren Dinge verdrängt. Erst ab diesem Zeitpunkt zeigt sich das Wesentliche des Menschen.<sup>336</sup> Diese Thematik hat der Autor in seinem wohl bekanntesten Werk *Le petit prince* in einem entscheidenden Satz summiert. Ein Satz, welcher unzweifelhaft Weltberühmtheit erlangte. Im Text vertraut der Fuchs auf dem Planeten Erde dem kleinen Prinzen folgende Weisheit an:

---

<sup>334</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 133f.

<sup>335</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Vol de Nuit*. Paris. Gallimard. 1964. S. 164f.

<sup>336</sup> Die Thematik der Angst ist auch in diesem Werk schön ausgearbeitet: Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: *Mainzer romanistische Arbeiten*. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität.(=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954. S. 57ff.

Man sieht nur mit dem Herzen gut. Das Wesentliche ist für die Augen unsichtbar.<sup>337</sup>

On ne voit bien qu'avec le cœur. L'essentiel est invisible pour les yeux.<sup>338</sup>

Dieses Motiv findet sich nun auch im *Nachtflug* wieder. Erst wenn das Physische überwunden werden kann, kann man mit Hilfe des Geistes die Gefahr und die Furcht besiegen.<sup>339</sup> Verantwortliche Person ist im Roman der mehrfach erwähnte Flugplanleiter.

#### 5.2.4 Der Protagonist Rivière und das Wesen der Nachtflüge

Zwar handelt es sich bei diesem Protagonisten um keinen Aviatiker, dennoch trägt er die Seele der Fliegerei in sich, wenn er auch, wie bereits mehrfach erörtert, vom Boden aus Befehle erteilt. Auf den ersten Blick mag dieser Charakter äußerst streng und ungerecht wirken, dennoch handelt er im Sinne der Gemeinschaft, um seine Idee der speziellen Flüge zu ermöglichen. Die Gedankengänge des Flugplanleiters entsprechen durchaus den Ideen und der Auffassung Exupéry's. Mit Hilfe dieses Protagonisten spielt der Autor abermals in religiös motivierte Bezüge hinein und greift immer wieder den Leitgedanken des 'honnête homme' auf, ein Mensch der Tugend.<sup>340</sup> Der Flugplanleiter behandelt nun seine Piloten auf diese strenge Weise, um ihnen in ihrer Aufgabe den Weg zu zeigen. Alles, was zwischenmenschliche Beziehungen fördert, versucht er zu negieren. In einem Gespräch mit Inspektor Robineau versucht er diesem zu erklären, wie hinderlich der Aufbau einer Freundschaft zu seinen Aviatikern sein kann. So muss er ihnen einen ungerechtfertigten und strengen Befehl erteilen, da eine freundschaftliche und soziale Verbindung nur destruktiv erscheint. Exupéry geht es hier allerdings nicht darum, den Flugplanleiter als Herrscher über Allem, als wahren Gott der Fluggesellschaft anzusehen, sondern all seine Handlungen haben einen tieferen psychologischen Hintergrund. Rivière verspürt gegenüber seinen Angestellten und Untergebenen keineswegs ein Hassgefühl. Er will nicht, dass sie ihn als Mittelpunkt der Firma ansehen, im Sinne von einer entgegenzubringenden Unterwürfigkeit, und dass sie ihre Aufgaben nicht für den Leiter persönlich erfüllen. Rivière setzt sich voll und ganz für die Aufrechterhaltung seiner Flüge ein, nur mit dieser Strategie wird diese Flugform auch für die

---

<sup>337</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Der Kleine Prinz. Zürich, Hamburg. Arche. 2000. S. 72.

<sup>338</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: Le Petit Prince. Paris. Gallimard. 1952. S. 46.

<sup>339</sup> Racky: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. S. 62.

<sup>340</sup> Rauch, Karl: Antoine de Saint-Exupéry. Mensch und Werk. Betrachtungen über den Geist der französischen Literatur und die europäische Verantwortung. Esslingen. Bechtle. 1951. S. 37.

Zukunft Bestand haben. Nicht immer fällt es ihm leicht, sich so kalt gegenüber seinen Aviatikern zu verhalten. Er verspürt dennoch eine gewisse Zuneigung hinsichtlich seiner Piloten. Mit „Man soll die lieben, über die man befiehlt; aber man soll es ihnen nicht sagen“<sup>341</sup>, trifft der Autor den Kernpunkt seines Motivs. Genau in diesen Bereich spielt ebenfalls die bereits erwähnte Motivik der Ewigkeit. Der Aviatiker arbeitet nicht für sich, sondern für die Gemeinschaft. Nur im Kollektiv ist der Mensch fähig, sein Tun für die Ewigkeit zu erhalten.<sup>342</sup> Genau auf diese Aussage zielt der Autor mit *Nachtflug*. Rivière will mit aller Macht und Kraft sein Vorhaben aufrechterhalten. „Was einmal aufgebaut ist, hat seine Gültigkeit und Macht. Aber wieviel[sic!] Fragen und Zweifel stecken dahinter.“<sup>343</sup> Mit seinem Verhalten versucht der Flugplanleiter jegliche Kritik anderer in die Schranken zu weisen. All dies dient nicht eben zur Verehrung und Huldigung seiner eigenen Person, sondern nur zur Festigung seiner Idee. Er möchte dem entgegenwirken, „was sich durch sie einschleicht.“<sup>344</sup> Exupéry hat sich bei seinem Protagonisten an ein reales Vorbild gehalten. Durch die gesamte Literatur zieht sich der Vergleich von Rivière und dem französischen Flugpionier Didier Daurat<sup>345</sup>, welchen der Autor demnach als Modell für seinen Charakter wählte.

### 5.2.5 Resümee zu Exupéry's Texten

Sieht man sich die beiden besprochenen Texte des französischen Autors an, so kann man die neue literarische Form der Aviatik durchaus als Modernität festschreiben. Die technologische Perfektion hat einen Grad der Alltäglichkeit erreicht, die in ein Gewerbe des Fliegens übergegangen ist. Rein technisch betrachtet, hat, ebenfalls im Zusammenhang mit einer Häufung an Fachterminologie, der literarische Aviatiker seinen Höhepunkt erreicht. Die Literatur der Zwischenkriegszeit hat ein neues Gesellschaftsbild des Luftfahrers hervorgebracht, welches auch ohne Zweifel als kleines Abbild des moderner gewordenen Wirtschaftssystems angesehen werden kann. Dass die Kommerzialisierung der realen Luftfahrt, vor allem in den Verliererstaaten des ersten Weltkrieges, nicht ganz so leicht war, sei einmal am Rande angemerkt und ist nicht weiter Teil dieser Ausführungen, allerdings nachzulesen in diverser historiographischer Fachliteratur über auch noch heute existente Fluggesellschaften.

---

<sup>341</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 55.

<sup>342</sup> Das Ewigkeitsmotiv wird sehr schön bearbeitet bei: Racky: *Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry*. S. 70ff.

<sup>343</sup> De Saint-Exupéry, Antoine: *Nachtflug*. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 52.

<sup>344</sup> Ebd. S. 73.

<sup>345</sup> Racky: *Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry*. S. 10.

## 6. Conclusio

*Der literarische Take-off des Aviatikers*, so der entsprechende Titel dieser Arbeit: Der Aviatiker als eine neu konstruierte Benennung für eine Figur, die ein Luftschiff lenkt und leitet. Zu leichtfertig darf der Begriff der Benennung allerdings nicht genommen werden, zumal mehr dahinter steckt als auf den ersten Blick ersichtlich wird. Um die Jahrhundertwende also war der Mensch am Zenit seiner Entwicklung von transporttechnischem Vehikel angelangt. Nach der Bahn und dem Automobil war erstmals ein Fluggerät erfunden. Mit dem Phänomen des Fliegens wurden dem Menschen ungeahnte Möglichkeiten und Perspektiven ermöglicht. Zum einen dient diese Arbeit als Nachweis für die literarische Verarbeitung der aviatischen Thematik. Es entwickelte sich ein inniges Ineinandergreifen von Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft. Nach dem Abflug des Aviatikers wurde er für das Literarische entdeckt. Im Laufe der Zeit wurde er von Autoren verwendet, verändert und für spezielle Themenstellungen herangezogen. Die Ausführungen dieser Arbeit sollen die Metamorphose dieser Figur und seiner begleitenden Terminologie zeigen. Linguistisch betrachtet wird der Begriff der Aviatik aus dem Lateinischen entlehnt. Wie bei jeder naturwissenschaftlichen Neuentwicklung entwickelte sich auf der Ebene der Sprache eine neuartige fachbezogene Terminologie. Zum einen dient diese Fachsprache als Kommunikationsmittel zwischen den Wissenschaftlern und Akteuren des Fachbereiches, zum anderen wurden im Laufe der Zeit, bezogen auf die Luftfahrt, diese Fachtermini in die Gemeinsprache transportiert.<sup>346</sup> Eine Entwicklung, die sich schließlich auch in literarischen Texten manifestiert hat. In Zeiten der Pionierphase waren die Begriffe des Faches zwar noch recht simpel, doch mit zunehmender Weiterbildung, wurden die Bezeichnungen sukzessive komplexer. Ein sehr schönes Exempel wird eben in den Texten von Exupéry statuiert. Neben seiner neuartigen literarischen Verarbeitung der aviatischen Formen, sind in seinen Texten durchaus anspruchsvollere terminologische Ausdrücke der Luftfahrtbranche verwoben. Die Terminologie als „organisierter Fachwortschatz, [...] isoliert oder im Kontext, vorgestellt oder konkret dargestellt, [...]“<sup>347</sup>, wird somit mit der Gemeinsprache, mit der literarischen Ausdrucksweise innig verwoben.

Doch zurück zum Anfang. Die Aufstellung der Dreiphasentheorie dieser Arbeit dient zum einen zur besseren Veranschaulichung der These, zum anderen als logisch konzipierte Übersichtsdarstellung der Thematik. In der Frühphase waren sowohl der real existierende

---

<sup>346</sup> Obwohl leider die Majorität auf der historischen Entwicklung der deutschen Lufthansa liegt, versucht Marco Storto anhand seiner Diplomarbeit das sprachübergreifende Problem der Luftfahrt Terminologie anzuschneiden: Storto, Marco: Die Zivilluftfahrt am Beispiel der Deutschen Lufthansa. Deutsch-Italienische Terminologie. Wien. Dipl. 1995. S. 7ff.

<sup>347</sup> Ebd. S 11.

Aviatiker als auch die literarische Figur des Aviatikers eine Neuerung im Bereich der Fortbewegungstechnologie des Menschen. Autoren dieser Zeit haben die Luftfahrer als tollkühne Pioniere mit übermenschlichen Zuschreibungen konstruiert. Dass zwar ein Bezug auf Nietzsche hergestellt werden kann, jedoch abweichende Elemente als offensichtlich erscheinen, haben die ersten Kapitel gezeigt. Für die frühen Literaten ist, im Sinne der gesamten menschlichen Bevölkerung, der Menschenflug noch immer ein Mirakel der gesellschaftlichen Mobilität. Genau diese Denkweise ermöglicht nun eine Mythologisierung im Sinne der ikarischen Konzeption. Eine Ansicht, die sowohl von D'Annunzio als auch von Marinetti, wenn auch von letzterem auf ablehnende Weise, vertreten wird. Als Konstrukteur und Erbauer seiner Flugmaschinen ist der Aviatiker eine für sich kämpfende Person, die versucht, mit individuellen Leistungen sein Schaffen und seinen Charakter in den Mittelpunkt zu stellen. Das übrige Volk steht, im Falle von *Vielleicht, vielleicht auch nicht*, als passives Element und wird repräsentiert durch die neugierigen Zuseher am Flugfest. Der Pilot fliegt nicht im Sinne des Kollektivs für die gesamte Menschheit, sondern für sich selbst. Im Zuge der futuristischen Literatur wird die Thematik für den Versuch der Erneuerung der geisteswissenschaftlichen Produkte angesehen. Neue elementare Konzeptionen sollen mit dem Literarischen vermittelt werden. Doch im Sinne der Theorie von Marshall McLuhan wird speziell in der Frühphase die Flugmaschine als Extension des Menschen angesehen. Zwar ist sie es streng genommen auch noch heute, doch die literarische Verarbeitung dieser Thematik hat im Laufe der Zeit nachgelassen. Erst bei Exupéry wird im *Pilote de guerre* die Thematik der Extension, im Zuge der erwähnten Druckkabine und des Druckanzuges, noch einmal aufgegriffen.

In den einleitenden Worten wurde auf den Umstand der realistischen und weniger phantastischen aviatischen Darstellung hingewiesen. Zwar waren die meisten Autoren der hier behandelten Texte selbst Flugzeugführer, doch dass die Darstellung nicht immer mit der Realität harmoniert, zeigen vor allem die Texte Marinettis. Besonders in seinem *Mafarka* wird der Aviatiker als Mensch eher in den Hintergrund verbannt und überlässt die Bühne des Romans dem phantastischen Wesen der Flugmaschine. Das technologische Interesse an sich steht hier im Hintergrund. Was dem Autor vor allem wichtig ist, ist die Novität der gesamten Luftfahrt und erscheint somit mehr als passend für seinen Drang der Erneuerung. Im Zusammenhang mit der Kunstliteratur, und diese darf man nicht mit fiktionaler Literatur wie beispielsweise Romanen, Novellen oder dergleichen verwechseln<sup>348</sup>, entwickelt der

---

<sup>348</sup> Vöhringer, Christian(Hrg.): Kunstliteratur der Neuzeit. Eine kommentierte Anthologie. In: Locher, Hubert(Hrg.): Quellen

futuristische Autor neue syntaktische Ansätze, welche Elemente der neuen Technologie enthalten sollen. Doch ein wichtiger Aspekt darf hier nicht vernachlässigt werden. Neben Aviatik zieht er auch den Themenkreis des Automobils in seine Texte mit hinein. Es ist ein Konglomerat aus vielen technologischen Neuheiten. „Feuriger Gott aus stählernem Geschlecht, Automobil, das fernensüchtig geängstet stampft[...]“<sup>349</sup>, so charakterisiert der Futurist das Fortbewegungsmittel. Im Zuge der futuristischen Manifeste wurde auf die, laut Marinetti neuen notwendigen Elemente in der Literatur, hingewiesen. In diesem Gedicht an das Auto vollzieht er diese zur Sprache gewordenen Geräusche. „[...] des Herzens teuflisches Töff-Töff befrei ich dir[...]“<sup>350</sup>. Die Abbildung der Aviatik jedoch ist in seinem afrikanischen Roman keineswegs realistisch. Sie wird auf eine teils absurd phantastische Ebene geleitet, die mit der realen Luftfahrt kaum mehr etwas zu tun hat.

Ein anderes Bild zeichnet sich in der Übergangsphase ab. Der erste Weltkrieg beeinflusste nicht nur die Luftfahrt, sondern auch die Literarisierung des Aviatikers. Mit Richthofen wird die Thematik im Zuge der Erfahrungsliteratur realistischer abgebildet. Der Pilot verkörpert keinen aristokratischen Heldenflieger mehr, sondern seine Flugmaschine wird zum kriegerischen Instrument des ritterlichen Zweikampfes. Die heutige Definition eines Jagdfliegers als „[...] defensiv agierendes, wendiges und schnelles, bewaffnetes Flugzeug zur Bekämpfung von Luftzielen.“<sup>351</sup>, findet zweifellos die Grundsteinlegung in Zeiten von Richthofen. Ebenso erfolgt eine Trennung von Pilot und Mechaniker und ermöglicht auch in der Literatur neue Berufstypen und Protagonisten. Der aristokratische Flugsport wird zu einer industriellen Massenproduktion, die keinen Platz mehr lässt für träumerische Himmelsflüge einzelner Pioniere. Das Heldenmotiv bleibt zwar weiterhin bestehen, doch der Held wird nicht mehr für Leistungen in lufttechnischen Belangen honoriert, wie beispielsweise bei Flugwettbewerben, sondern sein Ansehen obliegt einer fulminanten Abschussliste. Erstmals wird auch der Umstand eines Pilotenexamens in der Literatur diskutiert.

Der dynamische Auftrieb ist das Grundprinzip, um mit einem Fluggerät den Erdboden zu verlassen. Um die physikalischen Grundbedingungen herzustellen, bedarf es eines geeigneten Antriebes, der Leonardo da Vinci noch fehlte, jedoch den frühen Pionieren bereits zur Verfügung stand, eines Motors. In den literarischen Texten ist dies ein ebenso stets

---

zur Theorie und Geschichte der Kunstliteratur. Darmstadt. WBG. 2010. S. 11.

<sup>349</sup> Marinetti, Filippo Tommaso: An das Rennautomobil. In: Bleicher, Joan(Hrg.): Futuristische Dichtungen. In: Weber, Franz-Josef; Riha, Karl(Hrg.): Vergessene Autoren der Moderne VI. Siegen. Univ.-Gesamthochschule. <sup>3</sup>1987. S. 5.

<sup>350</sup> Ebd.

<sup>351</sup> Klußmann, Niels; Malik, Arnim: Lexikon der Luftfahrt. Berlin, Heidelberg. Springer. <sup>2</sup>2007. S. 193.

behandeltes Motiv, welches neben der sogenannten Luftschaube ebenfalls sehr stark mit dem Diskurs des Unfalls verbunden ist. Bereits bei D'Annunzio ist der Motor ein wichtiges Element, das die Voraussetzung liefert, um Flüge überhaupt durchführen zu können. Funktioniert er nicht wie vorgesehen, so führt dies unweigerlich zum Absturz und in weiterer Folge zur Heroisierung des kühnen Luftfahrers. Auch in Richthofens Text wird ebendieses Element des technischen Gebrechens ersichtlich, wenn auch der Absturz aus diesem Grunde keine eigentliche Heroisierung des Piloten bedeutet. Ehrenhaft stirbt nur derjenige, der abgeschossen wird und somit für sein Vaterland das Leben lässt. Ein zwar etwas gewagter Vergleich lässt eine gewisse Ähnlichkeit der Totenkultmythologie der Germanen zu. Eine Person kommt nur in das Reich 'Walhall', wenn diese in einer Schlacht gefallen ist. Stirbt man auf einem anderen Weg, so bleibt die Aufnahme ins 'Walhalla' verwehrt und man strebt in die 'Hel', nicht mit der klassischen christlichen Hölle zu verwechseln.<sup>352</sup> Ist zwar stets in den Texten eine Verbindung mit der Natur ersichtlich, so wird dieser Bereich sehr stark bei Brecht betont, vor allem was sein Radiolehrstück *Ozeanflug* betrifft. Mafarkas Fabelwesen stellt sich gegen die Naturgewalten und versucht diese zu unterdrücken. Bei Brecht sind es die Naturgewalten, gegen die der Aviatiker anzukämpfen hat. Dass ihm dies nicht völlig alleine gelingen kann, implementiert ein neues Motiv in der Literarisierung der Luftfahrt. Der Aviatiker ist nur mehr die Spitze des Eisberges an einem erfolgreichen Operieren in der Luft. Techniker und Luftfahrer sind bereits zwei unterschiedliche Personen mit aufgeteilten Tätigkeiten. Der Konstrukteur erfindet das Luftfahrzeug, erprobt und geflogen wird es vom Aviatiker. Der Protagonist Lindbergh, den Brecht in seinem Hörspiel auftreten lässt, versucht nun den heldenmutigen Transatlantikflug durchzuführen. Er ist allerdings nicht der alleinige Held an diesem Vorhaben, sondern es werden ebenso die Mechaniker geehrt. Brecht eröffnet das Motiv des besprochenen Kollektivs. Anders sieht es noch der berühmte Otto Lilienthal. Er war zwar kein Schriftsteller, aber er verkörperte das in den Frühwerken dargestellte Modell des kombinierten technikversierten Aviatikers. Spätere Ingenieure wären über eine seiner Aussagen wohl kaum begeistert gewesen. „Eine Flugmaschine zu erfinden bedeutet nichts, sie zu bauen nicht viel, sie zu fliegen alles!“<sup>353</sup> – eine noch völlige Gegensätzlichkeit zur Auffassung Brechts. Das kurze Zitat soll demnach auch zeigen, dass diese Verbindung von zwei Professionen durchaus nicht nur literarisch, sondern eben auch real gegeben war. Brecht, so konnte man sehen, verarbeitet eine moderne Thematik mit einer ungewöhnlichen und bis dahin neuartigen Textsorte, ermöglicht ebenfalls durch die technische Entwicklung des Rundfunks. Jede Tätigkeit in der Luft solle der gesamten Menschheit dienen, so die Aussage

---

<sup>352</sup> Krause, Arnulf: Reclams Lexikon der germanischen Mythologie und Heldensage. Stuttgart. Reclam. 2010. S. 119f./299f.

<sup>353</sup> Halbmayr, Heidemaria: Die Geschichte der Austrian Airlines. Wien. Dipl. 1993. S. 15.

seines zweiten Lehrstückes. Einzelleistungen der Aviatiker würden der gesamten Gesellschaft nur wenig bringen, man muss für die gesamte Menschheit fliegen.

Intensiviert wird das kollektivistische aviatische Gefüge schließlich bei Antoine de Saint-Exupéry. Aus den Einzelleistungen konstruiert er eine Gemeinschaft und nur in der Gemeinschaft ist es möglich, erfolgreich zu sein. Zwar führt er literarisch gesehen den Beruf des Linienpiloten ein, doch es geht ihm keineswegs um die oberflächliche Schilderung eines Postverkehrs. Es wird eine menschlich philosophische Ebene eingezogen, die seine Werke komplex erscheinen lässt. Den Aviatikern wird eine Verpflichtung auferlegt, die sie zu erfüllen haben, um nicht das gesamte Konzept des Flugwesens zu gefährden. Seinen Höhepunkt erreicht diese Thematik durchaus im Nachtflug. Leitmotiv ist hier das Weiterbestehen einer Idee im Sinne von dauerhaft. Anders formuliert, trägt das Individuum zur Aufrechterhaltung von einem Gemeinschaftsprojekt bei. Die Piloten fliegen bei Exupéry nicht, um die im Werk angesprochenen Provisionen zu erhalten, sondern für die Idee, für die Gemeinschaft.<sup>354</sup> Dennoch darf nicht vergessen werden, dass hier ein neu entstandener Beruf beschrieben wird. Zum ersten Mal in der Literatur vorhanden, fliegen Aviatiker nach einem geregelten Flugplan. Eine Regelmäßigkeit, die heute bis in das letzte Detail ausgereizt wird, eine Regelmäßigkeit jedoch, die aufgrund des zweiten Weltkrieges noch einmal in ihren Grundfesten erschüttert wurde. Auch bei diesem französischen Autor spielt das Motiv der Natur eine wichtige Rolle. Zwar hat das Flugwesen bereits eine unbeschreibliche Genauigkeit erreicht, dennoch kann die Natur den Aviatiker noch immer zum Absturz bringen. Ein Hindernis, das nicht völlig ausgeklammert werden kann. Exupéry entwickelt mit seinem Flugwesen eine völlig eigene und teils einsame Welt in der Luft.

Da im Laufe der Ausführungen auch oftmals das Frauenbild angesprochen wurde, speziell bei Marinetti mit seiner abwertenden Auffassung der Frau, ist es noch interessant, kurz auf das Frauenbild bei Exupéry hinzuweisen. Die gegensätzliche Welt von Fabiens Frau in *Vol de Nuit* wurde bereits angeschnitten. Auch Genoveva in *Courrier Sud* kann den Flieger nicht erreichen, was auf Gegenseitigkeit basiert, sie ist ebenso Teil einer antithetischen Welt. Der Autor stellt die Welt der Frauen der doch Männer dominierenden Fluglandschaft gegenüber. Fabiens Frau fühlt sich im Büro des Flugplanleiters als Störfaktor, doch der Autor meint hier nichts Abwertendes, sondern es entspricht einer eigenen Welt mit „eigenen Werte[n]“<sup>355</sup>. Auch die Ebene der Frau ist für Exupéry vollkommen, nur eben auf unterschiedliche Weise.

---

<sup>354</sup> Vgl: Racky: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint- Exupéry. S. 31.

<sup>355</sup> Vgl. das Frauenbild bei Exupéry: Racky: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint- Exupéry. S. 33ff.

Im *Nachtflug* wird diese Differenz immer wieder an unterschiedlichen Textstellen hervorgehoben. Um abschließend noch einmal auf das Zusammentreffen von Fabiens Frau und dem Flugplanleiter zurückzukommen, so empfindet letzterer bei dieser Zusammenkunft etwas, das seiner eigenen Lebensauffassung widerspricht.

Der Diskurs des Unfalls zeigt sich auch in diesen Werken, wenn der Absturz auch keine Heroisierung des Piloten mehr bedeutet. Für Fabiens Frau bedeutet der Absturz ihres Mannes einen persönlichen und schmerzlichen Verlust eines geliebten Menschen, für den Flugplanleiter bedeutet der Unfall hingegen eine Gefährdung seines pionierartigen Planes.

Die obigen Ausführungen zeigen nun sehr schön die literarische Metamorphose vom einzelkämpferischen Aviatiker hin zum Berufspiloten. Eine Entwicklung, die über verschiedene Stufen und Unterbrechungen erfolgte, um sich schließlich als ausgereiftes Motiv zu präsentieren. Dass hier eine innige Verbindung von Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft unumgänglich ist, braucht nicht mehr erwähnt zu werden.

So muss man abschließend noch kurz auf die disziplinübergreifende und internationale Entwicklung dieser Thematik hinweisen. Ohne Naturwissenschaft und ohne kühne Pionierleistungen gäbe es keine Figur des Aviatikers in der Literatur, doch auch die Geisteswissenschaft war nicht minder bedeutend für die gesellschaftliche Darstellung, Verarbeitung und Verbreitung des Luftfahrers. Dies zeigt schon alleine die Entwicklung der umfangreichen Fachterminologie auf diesem Gebiet, die all dies hier Besprochene zum Großteil überaus unterstützt hat.

Die obigen Ausführungen sollen darüber hinaus sowohl die Begeisterung der Autoren für die Aviatik, als auch die Brauchbarkeit der Thematik für die literarische Rezeption zeigen. Ohne Zweifel haben sich auch mehr Schriftsteller als hier behandelt dieser Thematik angenommen, doch nicht alle haben sich dermaßen intensiv damit beschäftigt. Als Beispiel sei hier vor allem das bereits erwähnte Schriftstück Kafkas angeführt. Im Stil seines Gesamtwerkes beschreibt er das Flugtreffen eher nüchtern und in juristischer, Bericht erstattender Manier. Es erweckt für den Leser ein anderes Erscheinungsbild als die doch lebendigen Darstellungen der hier diskutierten Autoren. Der Bedeutungswandel des Luftfahrzeugführers vollzog sich allerdings nicht nur auf literaturwissenschaftlicher Seite, sondern wurde stets auch vom Bereich der bildenden Kunst begleitet, eine Tendenz, die mittels einiger weniger Exkurse gezeigt wurde. Zentraler Darstellungspunkt ist damit kombiniert auch die so oft beschriebene Luftschraube, ein technisches Mittel mit höchstem Faszinationsgrad. Möchte man sich mit dieser

Themenstellung genauer befassen, so sei das hier des Öfteren zitierte Werk von Christoph Asendorf (*Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution*) wärmstens zu empfehlen.

Grob summiert waren das heutige literarische Erscheinungsbild des Aviatikers, aber auch das reale Abbild, ein sich über Jahrzehnte hinstreckender Prozess. In diesen Texten sieht man sehr schön das technologische Verständnis der unterschiedlichen Luftfahrergenerationen gespeichert und als Abbildung eines sich ändernden Prozesses.

## 7. Abstract

Alongside the development of aviation around the year 1900 a new literary character emerged in novels and texts. It is the figure of the pilot. This paper is about the metamorphosis of the pilot in literary texts between 1900 and 1930. The deliberations are separated in three main phases. The first section is about the early texts that deal with aviation including selected works written by Gabriele D' Annunzio and Filippo Tommaso Marinetti. All in all the early motif of an aviator is combined with mythological intensions. The pilot itself is adored as an infallible hero. The mythological connections are interwoven with discourses of casualty.

The second phase includes a Text by Manfred von Richthofen. The manifestation of the pilot differs from the early period. It is a time of war and the main aim of the so called fighter pilot is not the 'wonder' of flying itself. It's main aim is to kill his enemy in a lunatic state of intoxication. In this text the author depicts a brand new form of aviation industrialization. Another part of the second phase deals with works by Bertolt Brecht. From this moment on the figure of the pilot is only a part of a bigger collective. With the aid of the protagonist Lindbergh he shows the complex system of aviation. As distinguished from the early period the aviator and the mechanics are separated. Nevertheless both professions are of the same weight. Only this way it is possible to operate a successful flight. Apart from the new motif of aviation in the literarily processing, Brecht offers a brand new type of text, the so called 'Lehrstück'. This development is connected to the new technological medium of the radio receiver. His texts offer an interaction between two new novelties.

The late phase of this paper deals with two texts by Antonio de Saint-Exupéry. In his works aviation is far different from the beginning. It's the first time that the type of a professional pilot appears in literature. As in Brechts writings the pilot is only a small part of a bigger organization. Exupéry refines the issue of the collaboration, including a denser terminology of aviation. In addition to it it's possible to see the discourse of casualty through to the finish. It's only a shift in purposes. In the early works discussed in this paper the crash of a pilot is used to heroize the pioneer. In the French author's works the crash is just a simple and everyday risk that's associated with the scheduled flights. It's not responsible for an eventual heroisation of the aviator. Nevertheless Exupéry does not offer a superficial description of the pilot's daily routine. His theses are connected with complex notions of humanity.

The period between 1900 and 1930 is not a closed cycle regarding to aviation. In other words the illustration of aviation doesn't stop around 1930. From 1930 on the aviator in literature

has reached its peak and perfection. The period between the turn of the century and 1930 is ideal to show the transformation of the pilot in the literary world.

## 8. Literaturverzeichnis

### 8.1 Primärliteratur

Die Gliederung der Primärliteratur erfolgt nach dem Leitfaden der Arbeit, nicht einer alphabetischen Anordnung.

#### 8.1.1 Frühphase

D'Annunzio, Gabriele: Vielleicht, vielleicht auch nicht. München. Matthes & Seitz. 1989.

D'Annunzio, Gabriele: Forse che sí forse che no. In: Castagnola, Raffaella(Hrg.): Opere di Gabriele d'Annunzio. Milano. Oscar Mondadori. 2001.

Marinetti, Filippo Tommaso: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004.

Marinetti, F.-T.: Mafarka le Futuriste. Roman Africain. Paris. Bibliothèque Internationale D'edition. E. Sansot. 1909.

Kafka, Franz: Die Aeroplane in Brescia. In: Brod, Max(Hrg.): Über Franz Kafka. Frankfurt am Main. Fischer. 1966. S. 359-367.

Marinetti, Filippo Tommaso: Manifest des Futurismus. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 5.

Marinetti, Filippo Tommaso: Tod dem Mondschein. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 7-11.

Marinetti, Filippo Tommaso: Gründung und Manifest des Futurismus. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart. Carl Ernst Poeschel. 2005. S. 3-7.

Marinetti, Filippo Tommaso: The Pope's Monoplane. Political Novel in Free Verse: In: Marinetti, Luce(Hrg.): F.T. Marinetti. Selected Poems and Related Prose. New Haven, London. Yale University Press. 2002. S. 41-54.

#### 8.1.2 Übergangsphase

Jünger, Ernst: Der Arbeiter. (= Ernst Jünger. Sämtliche Werke. Essays II, Bd. 8.). Stuttgart. Klett-Cotta. 1981.

Richthofen, von Manfred: Der rote Kampfflieger. Die persönlichen Aufzeichnungen des Roten Barons, mit dem 'Reglement für Kampfflieger' und vierzig historischen Abbildungen. Hamburg. Germa Press. 1990.

Kraus, Karl: Die letzten Tage der Menschheit. Tragödie in fünf Akten mit Vorspiel und Epilog. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1986.

Paul, Jean: Das Kampaner Thal. In: Berend, Eduard(Hrg.): Jean Pauls sämtliche Werke. Historisch kritische Ausgabe, Bd. 7. Weimar. Hermann Böhlau. 1931.

Brecht, Bertolt: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 7-27.

Brecht, Bertolt: Das Badener Lehrstück vom Einverständnis. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 117-141.

### 8.1.3 Spätphase

- De Saint-Exupéry, Antoine: Südkurier. Düsseldorf. Karl Rauch. 2001.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Courier sud. Paris. Gallimard. 1958.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Flug nach Arras. Düsseldorf. Rororo Taschenbuch. Karl Rauch. 1956.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Pilote de guerre. Paris. Gallimard. 1948.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Nachtflug. Frankfurt am Main. Fischer. 1951.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Vol de Nuit. Paris. Gallimard. 1964.

## 8.2 Sekundärliteratur und sonstige Literatur

- Asendorf, Christoph: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Wien. Springer. 1997.
- Asholt, Wolfgang; Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde (1909-1938)- Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005.
- Behringer, Wolfgang; Ott-Koptschalijski, Constance: Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik. Frankfurt am Main. Fischer. 1991.
- Bock, Walter: Die publizistische Auseinandersetzung mit der Luftfahrt, untersucht von den Anfängen der Luftfahrt in Österreich bis zur wirtschaftlichen Notwendigkeit der Zivilluftfahrt heute. Wien. Diss. 1985.
- Brecht, Bertolt: Erklärung Brechts zum Ozeanflug. In: Der Ozeanflug. In: Brecht: Versuche 1-3 – Heft 1. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1959. S. 355f.
- Brecht, Bertolt: Zum Lehrstück. In: Steinweg, Reiner(Hrg.): Brechts Modell der Lehrstücke. Zeugnisse, Diskussion, Erfahrung. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1976.
- Castan, Joachim: Der Rote Baron. Die ganze Geschichte des Manfred von Richthofen. Stuttgart. Klett-Cotta. 2007.
- Chytraeus-Auerbach, Irene: Inszenierte Männerträume. Eine Untersuchung zur politischen Selbstinszenierung der italienischen Schriftsteller Gabriele D' Annunzio und Filippo Tommaso Marinetti in der Zeit zwischen Fin-de-Siècle und Faschismus. (= Literaturwissenschaft in der Blauen Eule, Bd. 38). Essen. 2003.
- Crichton, Michael: Airframe. München. Karl Blessing. 1997.
- Da Vinci, Leonardo; Theodor Lücke (Hrg.): Tagebücher und Aufzeichnungen. Leipzig. Paul List. 1940.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Der Kleine Prinz. Zürich, Hamburg. Arche. 2000.
- De Saint-Exupéry, Antoine: Le Petit Prince. Paris. Gallimard. 1952.
- Döblin, Alfred: Futuristische Worttechnik. Offener Brief an F.T. Marinetti. In: Asholt, Wolfgang(Hrg.); Fähnders, Walter(Hrg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. 1909-1938. Sonderausgabe. Stuttgart; Weimar. Metzler. 2005. S. 33f.
- Emerstorfer, Sabine: Die Entstehung und Entwicklung der Luftfahrt in Österreich am Beispiel der Austrian Airlines. Wien. Dipl. 2002.
- Farin, Michael; Schmidt-Bergmann, Hansgeorg(Hrg.): Prozess und Freispruch von 'Mafarka der Futurist'. In: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004. S. 175-252.
- Filipuzzi, Carla: Hugo von Hofmannsthal und Gabriele d' Annunzio: Verwandtes und Trennendes. Wien. Diss. 1965.
- Frank, Manfred: Das Sagbare und das Unsagbare. Studien zur deutsch-französischen Hermeneutik und Texttheorie. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 1989.
- Gide, André: Vorwort. In: Nachtflug. Frankfurt am Main. Fischer. 1951. S. 5-11.

- Goethe, Johann Wolfgang: Faust I. Der Tragödie erster Teil. Stuttgart. Reclam 2000. (= Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 1).
- Grimm, Jacob; Grimm, Wilhelm: Deutsches Wörterbuch. Bd. 12. In: Heyne, Moriz(Bearb.): Deutsches Wörterbuch von J. und W. Grimm. (=Bd.6). München. Deutscher Taschenbuch Verlag. 1984.
- Halbmayer, Heidemaria: Die Geschichte der Austrian Airlines. Wien. Dipl. 1993.
- Hochmüller, Wolfgang: Gabriele D'Annunzio 1914-1922. Wien. Dipl. 2004.
- Horn, Eva: Die Zukunft der Dinge. Imaginationen von Unfall und Sicherheit. The Future of Things. Imaginings of Accidents and Safety. In: Leanza Matthias; Terpe Sylvia; Karakayali Serhat (Hrg.): Behemoth. A Journal on Civilisation. Vol. 4, No. 2. Walter de Gruyter. 2011.
- Ingold, Felix Philipp: Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur. Basel. Suhrkamp. 1980.
- Karlson, Paul: Der Mensch fliegt. Geschichte und Technik des Fliegens. Berlin. Ullstein. 1955.
- Kluge. Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. Seebold, Elmar(Bearb.). Berlin; Boston. De Gruyter. <sup>25</sup>2011.
- Hermann, Ursula: Knaurs. Etymologisches Lexikon. 10000 Wörter unserer Gegenwartssprache. Herkunft und Geschichte. München. Droemer Knaur. 1982.
- Klußmann, Niels; Malik, Arnim: Lexikon der Luftfahrt. Berlin, Heidelberg. Springer. <sup>2</sup>2007.
- Krabiell, Klaus-Dieter: Brechts Lehrstücke. Entstehung und Entwicklung eines Spieltyps. Stuttgart; Weimar. Metzler Studienausgabe. 1993.
- Krause, Arnulf: Reclams Lexikon der germanischen Mythologie und Heldensage. Stuttgart. Reclam. 2010.
- Lechleitner-Niessler, Hans: Ethik der Technik ( Antonio de Saint-Exupéry). Wien. Diss. 1953.
- Lentzen, Manfred: Italienische Lyrik des 20. Jahrhunderts. Von den Avantgarden der ersten Jahrzehnte zu einer 'neuen Innerlichkeit'. In: Hempel, Wido(Hrg.): Analecta Romanica(=Heft 53). Frankfurt am Main. Klostermann. 1994.
- Mackworth-Praed, Ben: Pionierjahre der Luftfahrt. Stuttgart. Motorbuch. 1993.
- Marinetti, Filippo Tommaso: An das Rennautomobil. In: Bleicher, Joan(Hrg.): Futuristische Dichtungen. In: Weber, Franz-Josef; Riha, Karl(Hrg.): Vergessene Autoren der Moderne VI. Siegen. Univ.-Gesamthochschule. <sup>3</sup>1987.
- McLuhan, Marshall: Understanding Media- The extensions of man. London; New York. Routledge Classics. <sup>5</sup>2006.
- Morgenstern, Karl; Plath Dietmar: Airbus. Geschichte-Erfolge-Flugzeugtypen. Stuttgart. Motorbuch. <sup>2</sup>2005.
- Nietzsche, Friedrich: Also sprach Zarathustra. Ein Buch für Alle und Keinen. In: Colli, Giorgio(Hrg.); Montinari,azzino(Hrg.): Nietzsche Werke. Kritische Gesamtausgabe. Bd. 6. Berlin. Walter de Gruyter. 1968.
- Racky, Ernst August: Die Auffassung vom Menschen bei Antoine de Saint-Exupéry. In: Mainzer romanistische Arbeiten. Hrg. v. Romanischen Seminar der Johannes Gutenberg-Universität.(=Bd. 2). Wiesbaden. Franz Steiner. 1954.
- Rauch, Karl: Antoine de Saint-Exupéry. Mensch und Werk. Betrachtungen über den Geist der französischen Literatur und die europäische Verantwortung. Esslingen. Bechtle. 1951.
- Sarfatti, Cesare: Erwiderung von Rechtsanwalt Cesare Sarfatti. In: Prozess und Freispruch von 'Mafarka der Futurist'. München. Belleville. 2004.
- Schmidt-Bergmann, Hansgeorg: Futurismus – Geschichte, Ästhetik, Dokumente. Hamburg. Rowohlt. 2009.
- Däubler, Theodor: Im Kampf um die moderne Kunst. In: Pfäfflin, Friedrich(Hrg.): Theodor Däubler. Im Kampf um die moderne Kunst und andere Schriften. Darmstadt. Luchterhand Literaturverlag. 1988.
- Schmidt-Bergmann, Hansgeorg: 'Mafarka le Futuriste' F.T. Marinettis Literarische Konstruktion des futuristischen Heroismus. In: Mafarka der Futurist. Afrikanischer Roman. München. Belleville. 2004.
- Storto, Marco: Die Zivilluftfahrt am Beispiel der Deutschen Lufthansa. Deutsch-Italienische Terminologie. Wien. Dipl. 1995.
- DeiMille, Nelson; Bock Thomas: Mayday. München. Wilhelm Goldmann. 1998.
- Strachan, Hew: Der Erste Weltkrieg. Eine neue illustrierte Geschichte. München. Bertelsmann. <sup>3</sup>2009.

Trischler, Helmuth: Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1900-1970. Politische Geschichte einer Wissenschaft. In: Burchardt, Lothar; Hermann, Armin; Mayr, Otto; et al.(Hrg.): Studien zur Geschichte der deutschen Großforschungseinrichtungen. (=Bd.4). Frankfurt/New York. Cmpus. 1992.

Vignazia, Adriana: Die deutschen D' Annunzio- Übersetzungen. Entstehungsgeschichte und Übersetzungsprobleme. Frankfurt am Main. Peter Lang. 1995. S. 89.

Vöhringer, Christian(Hrg.): Kunstliteratur der Neuzeit. Eine kommentierte Anthologie. In: Locher, Hubert(Hrg.): Quellen zur Theorie und Geschichte der Kunstliteratur. Darmstadt. WBG. 2010.

Warning, Rainer: Heterotopien als Räume ästhetischer Erfahrung. München. Wilhelm Fink. 2009.

## Curriculum Vitae

Ich wurde am 22.06.1987 in Linz (OÖ) geboren. Von 1994-1998 besuchte ich die Volksschule, anschließend war ich bis 2002 Schüler am Bundesrealgymnasium in Traun. Ab 2002 war ich Schüler an der HTL 'Litec' in Linz mit der Fachrichtung Maschinenbau, diese schloss ich 2007 mit der Matura ab. Seit März 2008 bin ich nun immatrikuliert an der Universität Wien- Fachrichtung Deutsche Philologie.

Diese Kombination von Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft, die sich eben auch in meinem Lebenslauf manifestiert hat, war unter anderem Anlass, die Untersuchungen für diese Arbeit vorzunehmen.