



Einer von Böcklins Flugapparaten. Den Propeller hätte einer der zwei Piloten über eine Handkurbel angetrieben.

Schweizerische Nationalbibliothek

Abheben um jeden Preis

Arnold Böcklin ist ein gefeierter Künstler. Als Flugpionier hebt er aber nicht zu Höhenflügen ab – zum Glück.

Im Mai 1880 geht es dem Schweizer Maler und Bildhauer Arnold Böcklin blendend. Die längere Kur in Ischia hat beim 52jährigen gut angeschlagen. Seine Gelenkschmerzen und die stete Müdigkeit sind verflogen. Zurück in Florenz, schafft er in kürzester Zeit mehrere gewichtige Bilder, darunter die erste Version der «Toteninsel». Nun hat er auch wieder die Kraft, sich jener Leidenschaft zu widmen, die ihn sein ganzes Leben begleitet hat: der Fliegerei.

Immer wieder hat er den Flug der grossen Raubvögel studiert, Theorien entwickelt, praktische Versuche unternommen. «Ich will probieren, ob ich ein wenig von dieser langweiligen Erde loskommen kann», schreibt er einmal in einem Brief.

Die ersten Versuche unternimmt Böcklin in den 1850er Jahren in Rom. Er ist erst Mitte zwanzig, hat aber Papst Pius IX. mit seinen Ideen derart beeindruckt, dass dieser ihm Räume für seine Experimente zur Verfügung stellt. Böcklins erster Flugapparat ist noch mit einem Ballon kombiniert, später bespannte er Rahmen mit Leinwand, hält sie sich über den Kopf und springt von Abhängen und über einen Festungsgraben.

Nun, dreissig Jahre später, macht er sich an ein grösseres Projekt. Ihm schwebt eine Art riesiger Kastendrachen mit drei Tragflächen vor. Mit Hilfe von Walzen und Hebeln soll der Schwanz des Flugapparates auf- und ab- sowie seitlich bewegt werden. Etwas ausserhalb von Florenz hat er 1881 einen geeigneten Hügel ausgemacht, wo die Maschine entstehen und später abheben soll. Mitten in der Nacht lässt er das Material auf Ochsenkarren dorthinfahren: Bambus, Leinwand, Drahtrollen, Stricke. Begleitet wird Böcklin von einigen Künstlerkollegen und Bewunderern, die ihm bei der Arbeit helfen wollen.

Sie errichten auf dem Hügel in einem kleinen Pinienwäldchen ein Biwak, wo sie während der mehrwöchigen Arbeiten leben werden. Geübte Handwerker sind die Künstler nicht, vor allem das Verbinden der Bambusstangen handhabt jeder ein wenig anders: Einige rauhen das Material auf, andere schnitzen Fugen hinein, damit der Draht nicht verrutscht. Das macht die Stangen aber brüchig. Trotz allem zweifelt Böcklin keinen Moment daran, dass der Flug gelingen werde.

In der Nacht allerdings kommt ein Gewitter auf. Die Männer diskutieren, ob sie die Flügel abmon-



Der 45jährige Arnold Böcklin in einem Selbstbildnis (1872). Nationalgalerie Berlin

tieren und in Sicherheit bringen sollen. Die Maschine ist nur noch an zwei Pflöcken befestigt. Doch da prasseln schon walnussgrosse Hagelkörner nieder. Das Zelt wird weggerissen, ein letzter Fetzen dient als Schutz. Nach einer Viertelstunde ist alles vorbei. Das Flugzeug ist im Sturm von selber abgehoben und liegt nun zerstört unten am Hügel.

Böcklin lässt sich nicht beirren und baut im nächsten Jahr noch einmal fast das gleiche Flugzeug; nur die Zahl der Tragflächen reduziert er von drei auf zwei. Als alles fertig ist, steigt er in die Maschine, doch der Wind ist flau. Also nochmals raus, die Füsse vertreten, Wasser und Rum als letzte Stärkung. Jetzt aber ergreift plötzlich ein Windstoss einen Flügel und stellt ihn auf. Der andere Flügel bricht krachend.

Böcklin sieht ein, dass er Hilfe braucht. Er wendet sich an das preussische Militär, das auf dem Tempelhofer Feld Versuche mit Fluggeräten anstellt. Major Buchholz, der Oberbefehlshaber des Luftschifferbataillons, lädt Böcklin nach Berlin ein, wo innert 14 Tagen etwas entsteht, was aussieht wie die späteren Doppeldecker, die erfolgreich abheben werden. Einen Motor brauche sein Flugzeug nicht, ist Böcklin überzeugt; mit genügend Gegenwind und geschicktem Bewegen der Flügel könne er auch ohne abheben.

Doch es kommt auch diesmal anders, wie man dem Bericht von Buchholz entnehmen kann: «Bei waagrecht stehenden Flächen bestieg Böcklin den in der Mitte des Apparats angebrachten Sitz, um

dann durch Schrägstellung der Flächen vom Wind gehoben zu werden. – Während er vorher über die Flächen hinweggestrichen war, fasste der Wind sie nun mit voller Gewalt und würde den Apparat nach hinten umgekippt haben, wenn ihn das nicht unbedeutende Gewicht Böcklins nicht daran gehindert hätte, deshalb brach der Apparat nach kurzem Widerstand in sich zusammen.»

Der Rückschlag erschüttert das Ansehen Böcklins als Flugpionier allerdings nicht. 1887 hält er in Berlin einen vielbeachteten Vortrag mit dem Titel «Zur Lösung des Flugproblems». Er beschäftigt sich darin vor allem mit dem Vogelflug als Vorbild fürs menschliche Fliegen – zwei Jahre bevor Otto Lilienthal sein berühmtes Buch zum gleichen Thema veröffentlicht. 1889 will es Böcklin noch einmal wissen; er hat sich nun zu einem Propeller durchgerungen, allerdings für einen mit menschlichem Antrieb. Mit einer Kurbel soll ein Pilot den Propeller drehen, während ein zweiter Mann für die Steuerung von Flügel und Heckflosse zuständig ist. Das Militär will jetzt nichts mehr vom Experiment wissen. So ein Apparat würde «ein hilfloses Spiel der Winde», heisst es in der ablehnenden Antwort.

1894 ist Böcklin nochmals in Berlin, wo er Otto Lilienthal besucht. Lilienthal hat schon mehrere längere Gleitflüge unternommen, neustens vertreibt er sogar den «Normalsegelapparat», eine Art Gleitflugzeug für jedermann. Lilienthal zeigt Böcklin, wie es geht: Vom 15 Meter hohen, eigens für diesen Zweck aufgeschütteten Fliegeberg in Lichterfelde hebt Lilienthal zu einem etwa fünfzig Meter langen Gleitflug ab. Böcklin ist beeindruckt, aber als Mann, der auf die siebzig zugeht, lehnt er Lilienthals Angebot, es selber auszuprobieren, dankend ab.

Zwei Jahre später, am 9. August 1896, stürzt Lilienthal bei einem Flug aus 15 Metern Höhe ab und verletzt sich so schwer, dass er am nächsten Tag stirbt. Böcklin lebt zu dieser Zeit, nach einem siebenjährigen Aufenthalt in Zürich, bereits wieder in Italien. Er ist nach einem schweren Schlaganfall wieder in die Nähe von Florenz gezogen, wo er 1901 in seinem Haus stirbt.

Böcklins Rolle als Flugpionier wird erst 1909 durch ein Buch seines Sohnes Carlo einer breiteren Öffentlichkeit bekannt; das Interesse an den unbeholfenen Flugversuchen des grossen Künstlers ist mässig. Im gleichen Jahr gilt die ganze Aufmerksamkeit Orville Wright, der mit seinem motorgetriebenen Doppeldecker auf dem Tempelhofer Feld wochenlang Demonstrationsflüge unternimmt und einen Flugrekord nach dem andern bricht – vor gesamthaft 350 000 Zuschauerinnen und Zuschauern.

Adi Kälin

Wertung

Zukunftsträchtigkeit:	●●●●●
Bodenhaftung:	●●○○○
Handwerkliches Können:	○○○○○