

**Kurt Möser**

# **Das Fliegerbuch**

**Abenteuer in einer anderen Vergangenheit**

**[minifanal.de](http://minifanal.de)**

**Kurt Möser:**  
**Das Fliegerbuch.**  
**Abenteuer in einer anderen Vergangenheit**

ISBN 978-3-95421-140-1

(Taschenbuch)

1. Auflage, 2017

Verlag: minifanal

**www.minifanal.de**

© Dirk Friedrich

Dorfstr. 57a, 53125 Bonn

Alle Rechte vorbehalten

Covergestaltung: Marian Jaworski

Foto: Aviation in Britain before the First World War

<http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205192094>

© IWM (RAE-O 45)

Prof. Dr. Kurt Möser, Jahrgang 1955, lehrt Neue Geschichte und Technikgeschichte am **Karlsruher Institut für Technologie**. Er war nach Lektoraten in Oxford und New Delhi lange Jahre Konservator am Technoseum in Mannheim.

# Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| Luxus und Moden I: Das Flugphantasmagorium.....                             | 9         |
| Erste und letzte Flüge I: Erfahrungen.....                                  | 9         |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb I: Fliegerwetter.....                            | 10        |
| <b>BEOBACHTUNGEN IM ADRIAHAFEN.....</b>                                     | <b>11</b> |
| Erste und letzte Flüge II: Blick von oben.....                              | 14        |
| Erste und letzte Flüge III: Parkflug.....                                   | 15        |
| Schöne Maschinen I: Einstieg.....   | 15        |
| <b>DAS FLUGBUCH DES KANONENCLUBS.....</b>                                   | <b>16</b> |
| Luxus und Moden II: Einfaches Fliegen.....                                  | 21        |
| Erste und letzte Flüge IV: Sinnliches.....                                  | 22        |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb II: Wetterkunde.....                             | 23        |
| Geselliges I: Die Excentrice.....   | 23        |
| <b>EINE ERSCHEINUNG IN DEN OBEREN LÜFTEN.....</b>                           | <b>24</b> |
| Erste und letzte Flüge V: Totentanz.....                                    | 28        |
| Flugimaginationen I: Fiktionen.....   | 29        |
| <b>DER FALL DES VERSCHWUNDENEN FLIEGERS.....</b>                            | <b>30</b> |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb III: Fliegerphrenologen.....                     | 34        |
| Luxus und Moden III: Sprungtürme.....                                       | 34        |
| <b>DER ARKANIST AN DER MEERESKÜSTE.....</b>                                 | <b>36</b> |
| Erste und letzte Flüge V: Feuer.....  | 43        |
| Liquidationen I: Der Privatdetektiv.....                                    | 44        |
| Ausstellungsberichte I: Die Flugmotorenausstellung.....                     | 45        |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb IV: Gespräch mit dem<br>Stabilitätsexperten..... | 49        |
| <b>DAS LUFTDINNER DES FLUGDANDYS.....</b>                                   | <b>51</b> |
| Liquidationen II: Das Löwenopfer.....                                       | 55        |
| Geselliges II: Dinners.....   | 57        |
| Luxus und Moden IV: Die Ringelspielmaschine.....                            | 58        |
| Geselliges III: Bei der Black Watch.....                                    | 60        |
| Erste und letzte Flüge VII: Der Kanalflug.....                              | 61        |

|   |            |
|---|------------|
| Aus dem Ausbildungsbetrieb V: Der Hangar.....                       | 62         |
| Phantasiebilder I: Die Gefahren des Reisens.....                    | 63         |
| <b>DER WELLENFLIEGER DER LEBENSREFORMER.....</b>                    | <b>64</b>  |
| Luxus und Moden V: Ballonspringer.....                              | 70         |
| Erste und letzte Flüge VIII: Landungsbruch.....                     | 71         |
| Luxus und Moden VI: Ferrotypien.....                                | 71         |
| Phantasiebilder II: Ein Selbstportrait im Fluge.....                | 72         |
| <b>DIE IMAGINISTEN IM HINTERZIMMER.....</b>                         | <b>73</b>  |
| Anblicke in technischen Räumen I: Scheinwerfertanz.....             | 79         |
| Phantasiebilder III: Tumult im Barockhimmel.....                    | 80         |
| Flugimaginationen II: Die Phantomologen.....                        | 81         |
| <b>DIE FLUGMASCHINE AUF DEN ÄUSSEREN SANDINSELN.....</b>            | <b>82</b>  |
| Erste und letzte Flüge IX: Der Absturz.....                         | 87         |
| Geselliges IV: Das Lilienthaldinner.....                            | 87         |
| Luxus und Moden VII: Flugsport.....                                 | 88         |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb VI: Mentales Fliegen.....                | 89         |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb VII: Der Kerosinkessel.....              | 90         |
| Phantasiebilder IV: Enge Räume.....                                 | 92         |
| <b>DIE STRÖMUNGSMASCHINE IM MOOR.....</b>                           | <b>93</b>  |
| Schöne Maschinen II: Der neue Aeroplan.....                         | 98         |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb VIII: Die Ausbilder.....                 | 99         |
| <b>DER ERBAUER DER STRATOSPÄRENHAUBITZE.....</b>                    | <b>100</b> |
| Anblicke in technischen Räumen II: Die Kontrollstelle.....          | 105        |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb IX: Aufschriebe des<br>Flugschülers..... | 106        |
| Aus dem Ausbildungsbetrieb X: Kunstflug.....                        | 107        |
| <b>DAS LUFTBOOT DER ERFINDERIN.....</b>                             | <b>108</b> |
| Luxus und Moden VIII: Drachenboote.....                             | 116        |
| Erste und letzte Flüge X: Das Modell.....                           | 117        |
| Schöne Maschinen III: Der Rumpf.....                                | 117        |
| <b>DAS GEHEIMNIS DER DOLOMITENWERKE.....</b>                        | <b>118</b> |

|   |            |
|---|------------|
| Liquidationen III: Automobiljagd.....                     | 124        |
| Schöne Maschinen IV: Wassermaschinen.....                 | 126        |
| Ausstellungsberichte II: Die Flugorter.....               | 126        |
| <b>DIE OPFER DER STRALLUFTSCHIFFSAFFAIRE.....</b>         | <b>129</b> |
| Flugimaginationen III: Projektemacher.....                | 133        |
| Phantasiebilder V: Das Werk.....                          | 134        |
| <b>DER LUFTTORPEDO DER FENIER.....</b>                    | <b>135</b> |
| Erste und letzte Flüge XI: Der Wettbewerbsflug.....       | 138        |
| Luxus und Moden IX: Hängegleiter.....                     | 139        |
| Geselliges V: East of Suez.....                           | 139        |
| <b>DIE ENTDECKUNG DES RIESENOHRS.....</b>                 | <b>141</b> |
| Anblicke in technischen Räumen III: Das Kohlegesicht..... | 146        |
| Liquidationen IV: Der Eisenbahnanschlag.....              | 147        |
| Ausstellungsberichte III: Instrumente der Navigation..... | 148        |
| <b>DIE ÖDNIS AN DER MAAS.....</b>                         | <b>150</b> |
| Luxus und Moden X: Fliegerlandschaften.....               | 154        |
| Erste und letzte Flüge XII: Der Sturmflug.....            | 155        |
| Erste und letzte Flüge XIII: Gerüchte.....                | 156        |
| <b>DIE GATTUNG DER FLUGPRIMATEN.....</b>                  | <b>157</b> |
| Liquidationen V: Die Anarchisten.....                     | 167        |
| Eine Erklärung.....                                       | 169        |
| <b>GEHEIMBERICHT AUS AEROGRAAD.....</b>                   | <b>171</b> |
| Phantasiebilder VI: Wolkenkunst.....                      | 175        |
| Ausstellungsberichte IV: Das Museum.....                  | 176        |
| <br>  |            |
| Zugabe: <b>Der Flugpanzerfilm.....</b>                    | <b>179</b> |
| <br>  |            |
| Das Fliegerbuch - Echos.....                              | 182        |
| <br>  |            |
| Glossar.....  | 190        |



**Kurt Möser**

# **Das Fliegerbuch**

**Abenteuer in einer anderen Vergangenheit**

Coelum, non animum, mutant, qui trans coelum currunt

Die Himmel ändern sich, nicht der Geist, wenn man am

Himmel fährt

Horatius



## **Luxus und Moden I: Das Flugphantasmagorium**

Der Blick richtet sich durch die opake Propellerscheibe in den cumulusgefleckten Himmelsraum. Vom Spannturm des Eindeckers gehen die Hänge- und Verwindungskabel zu den leicht schwingenden Tragflächen mit ihrer halbtransparenten, verölten Leinenbespannung, unter der die Holme als lange Kästen erkennbar sind. Vor sich die wenigen Instrumente des Flugdampf-motors, auf der Tragfläche außerhalb des Propellerstroms den Fahrtmesser mit seinem zitternden Zeiger beobachtend, im Körper das Vibrieren der Kabel und den hochfrequenten Schwingungslauf des Motors spürend, Körper und Gesicht dem zerrenden Luftstrom ausgesetzt, das Aroma von Heißdampföl, erhitzten Metallen an der Belastungsgrenze und Kerosin einatmend, erlebt der Fluggast den Aufstieg mit allen Sinnen. Er kann sogar den Blick nach unten richten und sieht die bunt gestückelte Erde unter sich vorbeiziehen.

Der Flugphantasmagorist hatte gute Arbeit geleistet. Die Rolle der Erdsicht entsprach dem Fliegerblick genau, der Nachbau des Apparates und die Sitzposition des Fluggastes waren täuschend ähnlich gelungen, die Sinneseindrücke des Fluges wurden bewundernswürdig durch einen der neuesten Films simuliert, sogar das Gleichgewichtsgefühl wurde durch Ankanten und Drehen der Attrappe getäuscht. Nicht nur die Flugtechnik hatte große Fortschritte gemacht, sondern auch die phantasmagorische Kunst des Panoramas mit ihren sinnestäuschenden Einzelkünsten.

### **Erste und letzte Flüge I: Erfahrungen**

Wir erinnern uns an den ersten Flug so genau wie an die erste nicht selbstbezogene Erfüllung der Lust. Bei mir kam der erstere

unbedeutend später, und ich schwor mir, genau meine Empfindungen zu notieren. Damals, bei jenem anderen ersten Mal, waren alle Empfindungen verworren und weniger sinneserweiternd, als ich vorher annahm. Wie es sich herausstellte, war es nun bei der Luftpremière ähnlich.

Denn: Nichts ist so, wie es scheint; auf allen Feldern. So, wie wir in der Liebe und ihrem Körpervollzug durch zehntausend Bücher unterrichtet wurden, so erzählte man uns von den Empfindungen eines Fluges immer wieder, bevor wir dies selbst erfahren. Das Folgende ist also beides: eine Frucht des Lesens und Hörens, der Geschichten und des Erzählten, und schließlich des Eigenen. Was wir wissen und gelernt haben, und was wir fühlen und sehen, ist intrikat ineinander verschaltet. Wo, bitte, sind die Grenzen?

### **Aus dem Ausbildungsbetrieb I: Fliegerwetter**

Nun herrschte Fliegerwetter, nicht Flugwetter. Man blieb am Boden, in Anbetracht der Bewegung großer Luftmassen, die vom Atlantik einwärts zogen, vierhundert Tageskilometer schnell, unsichtbare vertikale Wirbelnester unter Stratocumulus mit sich führend, mit rasch wandernden Regengürteln, Wolkenverdichtungen und jenen steigend-fallenden Luftströmen, die schon am Boden sich fühlbar machten in feuchter Böigkeit und weit oben durch rasch durchwirbelndes Dunkel- und Schwarzgrau. Aus dem regenschraffierten Fenster der Baracke heraus war dies ein schönes Spektakel. Wer nur ein wenig Sinn für Wetterfaxen und meteorologische Kapriolen hatte, freute sich, doch gemischt, eher gepaart mit leichter Sorge um die Sicherheit der empfindlichen Flugmaschine, die bodenverzurt und radklotzgesichert im großen Kanvashangar stand, dessen konkav-konvexe Einbeulungen der Stoffbahnen ungeplante, doch anschauliche Lektionen in

Druck- und Sogverteilung gaben, was von unserem aeronautischen Instruktor gern aufgegriffen wurde.

### **Beobachtungen im Adriaafen**

Im Rücken die theresianisch-kaiserlichköniglichen Boulevardfassaden, den Platz der Palazzi der Kultur, des Kommerzes, der selbstfeiernden Verwaltungspracht, des zufriedenen Handelsbürgertums, hatte ich mit dem Yachtclubgebäude Triests einen gänzlich neuen Typus der Repräsentationsarchitektur vor mir. Keine neogotischen Gesimse, keine Jugendstilarabesken oder Fassadenwirrnisse, sondern kühne Horizontallinien, gekurvte Terrassen und Geländer mit Schiffsanmutung zeichneten das Gebäude am Ufer aus. Dessen Linien spiegelten die windmaschinengenerierten Linien der Schnellboote der reichen Bürgersöhne, die im Vordergrund an den Schwimmstegen lagen oder weiter draußen in der Adriabucht an Bojen schwangen, marinehellgraue Schönheiten, die eitel ihre gewölbten Decks und ihre schnellen Schräglinien von Bug und Heckspiegel in verkürzten Seitenlinien und Frontansichten auf dem Seebau präsentierten. Weiter draußen lag eine der neuen Seeflugmaschinen. Gegenüber den glatten Umrissen der Dampfschnellboote und ihren disziplinierten kompaktierten Massen von Rumpf und Aufbauten wirkte die Seemaschine zerfahren, unklar und altmodisch.

Eine zweite Maschine des gleichen französischen Baumusters lag in einem Winkel, der sich zwischen dem Molo und dem Strand auftat. Sie war halb hochgezogen auf den groben Sand. Beim Nähern, in den Kreis Schaulustiger eintretend, sah ich, dass man eine Gruppe Mädchen und junger Frauen bewirtete und unterhielt. Im Zentrum des losen Kreises aus

geblühten Sommerkleidern und pastellblassen *cul-de-Paris*-Kostümen stand natürlich der Aeronaut, selbstredend versehen mit den Attributen seines Rollenfachs, Schal, Kappe und Brille. Neben ihm in ähnlicher Sportkleidung, aber weniger frivol ausgestattet, wohl ein höherer Mechaniker. Die Gruppe nahm Gläser auf, hergerichtet auf der Shirtingbespannung der unteren Tragfläche. Ein Toast wurde in unverständlicher Sprache ausgebracht.

Ich bemerkte auch hier die wirre, unklare Gestalt des Zweideckerapparats, all die gekreuzten Spannkabel, offenen Steuerdrähte und winkligen Flächenfragmente. Ich löste meinen Blick, hinein in die Bucht. Ich imaginierte mir dort hin nun ein ganz anderes Wasserfluggerät, glatt wie die lau-ernden Rennboote, klar wie das Yachtclubgebäude, ohne Drahtgestrüpp und Winkliges, kompakt, vereinfacht und höchst modern: ein phantastischer Ferrotypie-Schnappschuss, der lange in meinem Hirn schwarzweiße Nachbilder erzeugte. Dann beendete ich die Reverie, drehte mich um zur Stadt und nahm in einem der exzellenten Kaffeehäuser einen Caffè Latte.

Bei meinem Abendgang pfiß die Bora aus sehr hellem Himmel, aus gefährlich blauem, aus Wolkenstreifen hinterm Karstgebirge. Sie pfiß ganz erstaunlich, selbst als ich aus den offenen Plätzen und Geschäftsstraßen auswich in die krummen engen Gassen der alten Stadt, mit ihren Tavernen, heimlichen Bordellen und Buchläden. Ich begegnete den üblichen Nachtschwärmern: einem slumbesuchenden braven Bürger mit einem Essenspaket, wohl für seine Geliebte, eine als Sängerin posierende Nichtsnutzin; alten Säufern; einem stadtbekanntem irischen Sprachlehrer mit offenem Hosenschlitz; einer jungen Cellistin im schweren Mantel mit No-

tenstapel, alle durcheinandergeblasen von der Bora. Mein sowieso wenig entwickelter Ortssinn wurde durch die Abfolge gleich aussehender niederer Türen verwirrt und durch mein Bestreben, den kalten Sturm im Rücken zu halten.

Schon vor der Sturmnacht hatte ein merkwürdiges Gerät im Schutz des Molo festgemacht. Sein Erfinder, dessen Namen ich im Kaffeehaus lauschend erfahren hatte, war Thomas Müller von Thomasmühl – einer jener leicht absurden KaundKa-Adelsnamen, wie Stumm von Landwehr, Amsel Arz von Trautenau, Salvator Kusmanec von Mittelburgneustädthausen oder, horribile, gar vokallos czechisch-böhmisch wie Bohumil Trczc, oder ungarisch und daher überhaupt nicht aussprech- oder gar erinnerbar. In der Doppelmonarchie musste es einen Vorrat exzentrischer Eltern geben, die Namenszumutungen ihrer Sprösslinge auszuhecken verstanden. Das Gerät jedenfalls wirkte ebenfalls ausreichend merkwürdig: eine Konstruktion aus zwei Rümpfen, ohne erkennbare Antriebsquelle unter Wasser, dafür mit einem Flugdampfmotor und einer Luftschraube versehen.

Selbstverständlich war ich neugierig, suchte durch Visitenkartenabgabe um ein Gespräch mit dem Konstrukteur nach, welches ohne Federlesens abgeschlagen wurde, und hoffte minimal auf eine Fahrt des Propellergeräts aus eigener Kraft. Auch dies ward enttäuscht. Immerhin hatte ich einen guten Platz auf einer Bank, als ein ausnehmend hübsches kleines Schleppboot erschien, nicht herausgeputzt in Messing und Mahagoni, stattdessen arbeitsmäßig geteert und geschrubbt, mit geradem Steven und schönen kraftausstrahlenden Linien – dieses Boot jedenfalls übergab ohne weiteres Aufhebens ein Tau, welches von einem Matrosen in Halbzivil, auf dem merkwürdigen Thomasmühlschen Gerät stehend, angesteckt

wurde, und zog das Propellerboot in südlicher Richtung davon – wohl zur istrischen Marinestation in Pola. Hoffend, mehr von den Konstruktionsdetails zu ergründen, starrte ich durch mein kleines Taschenfernglas, doch war viel zuviel Interessantes – der Motor zuvörderst – durch eine Persenning verdeckt. Das kleine attraktive Schleppboot entschädigte mich, aber nur ein wenig.

Es war eine jener erfolglosen Reisen, die nichts für die Dienststelle erbrachten, einiges jedoch für mich, für meine Lust an Architektur, an Excentrics, an halbierten, meerzugewandten Städten und an Seeflugmaschinen. Immerhin wurden meine nicht inkonsiderablen Reisespesen erstattet.

### **Erste und letzte Flüge II: Blick von oben**

Wir diskutierten die Auswahl eines Landungsfelds in gerader Linie, nicht allzu entfernt. Alle Koordinaten und Bezugspunkte änderten sich. Ich beschwor meinen Piloten, keine Wendung zu riskieren. Im Sitz aus Drell, eine Handspanne überm Boden, die lederbehosten Knie des Piloten hinter mir bei meinen Ohren und die Fahrradspeichenräder nah neben mir, hoppelten wir balancierend über den Acker, bis die Stöße abrupt aufhörten und wir schwammen. Ja, ein Schwimmen war's eher, ein leichtes Abrutschen und Wiederhochklettern, einige Längsachsenondulationen, ein stetiges Höherschaukeln, das mich irritierte und erhob. Der Flieger balancierte sorgfältig den Horizont; das beruhigte mich ebenso wie mein Blick nach oben, in die Cotangens-Winkel der Spanndrähte und höher in die halbtransparente, merkwürdig stabil scheinende Tragfläche, die den Himmel drüber bleich scheinen ließ; nicht die irritierenden vierzig oder sechzig Fuß Acker und Buschwerk unter mir. Erst bei meinem dritten

Flug, der höher hinauf führte, vermochte ich den kubistischen Rayonismus der Erdflecken zu erkennen und zu verstehen.

### **Erste und letzte Flüge III: Parkflug**

Mein allererster Flug über den großen Park in Meeresnähe enthüllte mir den großen Plan. Die auf lavierten und sgraffierten Papierbögen sich so klar ausnehmenden großen Entwürfe traten nun wieder hervor; hervor aus den banalen Prospekten unten am Boden, aus den gleichgültig betrachtbaren, bloß natürlich wirkenden Vistas und Baumkulissen, aus herausgewachsenen Strauchgruppen, unbeschnittenen Buchshecken, verschlammten Weihern und bunten Pfaden. Nun, aus fünfhundert Fuß Höhe, erschloss sich nicht nur endlich der Gartenplan: Nun wurde Unpittoreskes gemildert und banal Detailliertes endlich durch große Linien verschönt. Aus dem rattangeflochtenen Passagiersitz herausschauend, war mir endlich der Park zu einem realen geworden, so, als lese man ein Gedicht zum ersten Male, das man bisher nur aus nuschelnden und falsch betonten Dilettantendeklamationen kannte. Der Parkflug hatte alles verändert.

### **Schöne Maschinen I: Einstieg**

Ich beobachtete seinen Einstieg, einen Fuß auf dem Sitz, einen auf der Flügelwurzel, dann, als sei er einem Sog unterworfen, glitt und schlitterte er hinunter in des Loch des Führersitzes. Anfangs dachte ich, dass er mir den Bonus eines Bioskopfilmes bieten wollte – die übertriebenen, überverdeutlichenden Gesten, diese so ärgerliche Erscheinung einer Kunst, die beweglich, aber stumm blieb –, dann aber merkte ich, dass er nicht anders konnte. Seinen Außenfuß hineinziehend in das undeutlich Dunkle des Führersitzes, die sechs Kontrolldrähte vermeidend, passte er sich ein in die enge Maschinerie. Er konnte nicht einmal die

Schultern bewegen. Beidseitig stießen sie offenbar an die Längsholme des Rumpfes. Neugierig ihm auf die Tragflächenwurzel folgend, schaute ich dem Flugzeugführer über die Schulter, sah eine unordentliche Reihe von Instrumenten, manche groß, mit wohlbeschrifteten Flachgesichtern von Anzeigen in Messingringen, manche kaum entzifferbar in verbeulten Aluminiumdruckgussgehäusen, eines waagrecht und offenbar völlig unablesbar. Ein Handgriff eines Pumpenstößels, groß und störend, die Steuerkontrollsäule dagegen stummelig, mit einem D-förmigen Spatenhandgriff, in den hinein sich der Handschuh des Fliegers fädelt. Ich stieg herab und examinierte die Maschine, deren Leinwand straff über Stringern, Spanten und Rippen sich spannte, und die wie eine afrikanische Fingertrommel tönte, als ich sie leicht anschnipste. Dies unter einem blassen, hellblauen Himmel ohne Konturen, geschaffen für unabgelenkte Aufstiege.

### **Das Flugbuch des Kanonenclubs**

„Dass ich in dieses Abenteuer geschickt wurde, zeigt Ihnen deutlich, wie misstrauisch – oder verzweifelt – das Amt damals gewesen sein musste. Sie wissen: Eine Gruppe dieser Excentrics hatte zwar den Mondschuss geschafft, aber alle anderen Projekte waren spektakulär gescheitert: die Erdachsenversetzung, die Meteorabdriftung, das große Saharavorhaben. Sicher, der Club hatte sich auch auf die Mode der Drachenflieger gestürzt, wie Exzentrikerballungen rund um die Welt dies taten, doch drangen keine Ergebnisse nach draußen. Nun, das Amt ließ nachsehen.

Vorher recherchierte ich. Es klang deprimierend. Von den 1.800 aktiven und 30.575 korrespondierenden Mitgliedern und Mit-Kanonenenthusiasten schien kaum eine Handvoll noch am Leben. Ein paar Schicksale konnte ich nachverfol-

gen, das des beinlosen Tom Hunter oder des Obristen Bloomsbury: beide vermisst und verdorben in irgendeinem kleinen mittelamerikanischen Krieg. W.G. Pitcairn, Esq., der Statistiker des Kanonenclubs, war dement geworden oder hatte nach einem Schlag heftige Dyskalkulie entwickelt; das war nicht mehr herausfindbar, aber auch gleichgültig. Barbicane, der heroische Yankee, starb beim Baltimorer Choleraausbruch von 1870, und James T. Marston überlebte seinen zweiten Stromschlag nicht. Nun, ich weiß, warum ich der Elektrizität nicht sonderlich freundlich gesonnen bin. Das Amt hätte wissen müssen, dass es mich auf eine verdammte Wildgansjagd schickt.

Bevor ich Nummer 24, Monument Square, aufsuchte, traf ich mich in einer Seitenstraße mit meiner Helferin. Ich hatte motivierte Frauen schätzen gelernt. Sie zeigten weniger Nerven und waren skrupelloser als die Subjekte meines Geschlechts, die dem Geld des Amtes auf den Leim gingen. Meine Kontaktperson unterstrich den Satz des britischen Dichters, dass das Weibchen der Gattung immer tödlicher als das Männchen ist. Dieses Exemplar erfüllte, was Sie im Lichte der späteren Geschehnisse verstehen werden, meine Erwartungen zur vollsten Zufriedenheit. Offenbar war sie eine jener Frauen, die nicht nur in Männerberufen tätig waren, sondern uns auch austachen, ohne sich um ein Nebenproblem wie die Gewährung des bürgerlichen Wahlrechts zu kümmern. Sie entwickelten neue Formen von Eleganz, jenseits von Feentypen, die anämisch, ätherisch und in diaphanen Kleidern von Tee und schwachen Gurkensandwiches lebten.

Die Helferin trug einen Umhang aus sehr glänzenden Material, der, im Wind auflappend, einen durchaus maskulinen

Kesselanzug preisgab, mit einer merkwürdigen Hose, ganz unähnlich denen unserer Velocipedistinnen, offenbar mit zahlreichen Taschen, die unidentifizierbare Gerätschaften enthielten. Wir bewegten uns durch eine unbeleuchtete *service lane*, voller Blechmülleimer und überquellender Jutesäcke, zwischen Mauern mit stinkenden Lachen am Boden, an Blechtüren und brettervernagelten Fenstern vorbei. Meine Helferin verschaffte uns schließlich Zutritt zu einem Hinterhof, in dem eine rostige durchschossene Panzerplatte lehnte, gestützt von einem stumpffarbenen kurzläufigen Geschütz, einer alten *Carronade*. Dann betraten wir den großen Saal des Kanonenclubs. Die Helferin zündete eine *Jablochkow*'sche Kerze, gespeist von einem Akkumulator im Glasgefäß, zu dem sich spiralig Kupferdrähte, mit Guttapercha isoliert, ringelten. Sie wissen, dass ich der Elektrizität lange skeptisch gegenüberstand, doch diese Lichtintensität: beeindruckend. Sie blendete umgehend ab, um uns durch das gleißelnde Licht nicht zu verraten.

Auf den ersten Blick sah alles aus, wie es wieder und wieder beschrieben worden war: die Bündel von Arquebussen, Karabinern, Steinschlossgewehren, Flinten und Fusilen in fächerförmigen, jakobsmuschelähnlichen Präsentationen entlang der Wände; die Girlanden aus großkalibrigen einschüssigen Pistolen; die Schnittmodelle der Großgeschütze von Dahlgren, Rodman und Parrot; die dekorativen kleinen schnellfeuernden Nordenfeldts; die Säulen aus teleskopartig ineinandergeschobenen Kanonenrohren; kugelige Handgranaten dreiecksgestapelt; unter Glasstürzen und in stabilen Vitrinen wohlkonservierte Relikte durchschossener und geborstener Panzerplatten und aufgespeller Gewehrläufe, der bekannte

Panzerstahlplattenschreibtisch, unterstützt von kleinen Mörsern.

Doch als meine Führerin im Kesselanzug, die Blende der *Jablochkow'schen* Kerze öffnete und den gleißenden Lichtbogenstrahl durch die Halle schweifen ließ, da und dort Einzelheiten hervorhebend, wie in Detailzeichnungen unserer Architekten, sah ich die Veränderungen. Hoch in den Deckenwölbungen verlor sich das Lichtband. Die Gasflammen des großen Kandelabers aus Bündeln sechsschüssiger Taschenrevolver hatten die Decke geschwärzt. Anzünden ließ er sich wohl nicht mehr. Barbicanes berühmter Lafettensessel in Form der Bettung eines zweiunddreißigpfündigen Mörsers war achtlos beiseitegeschoben worden, die Messinghülsen, die die Säulen formten, waren angelaufen und eingebeult. Auf dem Boden lagen schwarze Pfützen, Putzwolle und leere Patronenhülsen. Manche der Kanonenmodelle waren verschwunden, gestohlen. Aber das kümmerte uns nicht; wir hatten andere Ziele.

Eintretend durch eine kleine Tür in ein Nebenglass, vorbei an modernden ungelesenen Zeitungen, die in tischhohen Stapeln von platonischer Artillerie träumten, fanden wir in einem vertikoähnlichen Schrank, nach dem Durchwühlen von Broschürenstapeln über die Eigenheiten von *Ecrasitsprengstoff*, alten Patentschriften, nach dem Rückenentziffern von schlecht im Selbstverlag gedruckten Werken über Drahtkanonen, Lafettierungen, Mündungsbremsen, ballistisch-mathematischen Spekulationen und ausführlichen ferrotypisierten Darstellungen von Explosionsunfällen, eingeklemmt schräg hinter einem Folianten über Congrevera-  
keten, endlich unser Flugbuch.

Ich war enttäuscht. Offenbar hatte der Kanonenclub eine überdimensionierte Gleitflugmaschine entworfen, die stark dem Maxim'schen Apparat glich, ein Monster für Erdaviateure. Während ich die muffig riechenden Seiten umblätterte und rötliche Beläge beiseite wischte, glitt meine Wahrnehmung ab.

Die rechtwinkligen Grundrisse lösten sich in den gezeichneten Verspannungskabeln auf und schufen ein Spinnennetz der Irritationen. Die Wände gewannen an Unklarheit, die Bücher ringsherum wurden dagegen zu Persönlichkeiten, und die toten Kanonenclubisten schienen in meiner Sichtperipherie aufzutauchen, Barbicanes Illustration aus dem Kanonenclubroman, doch verlängert und verzerrt als Columbiadengeschütz, im lafettenartigen Sessel; James T. Marston als großkalibriger Mörser.“

Mein Erzähler stockte und kämpfte offenkundig mit einem Peinlichkeitsgefühl.

„Bedrohlich schien mir das nicht, auch dann nicht, als ich merkte, dass sich meine Begleiterin ein merkwürdiges Gerät, einen kleinen Atemapparat, wie ich heute weiß, vor Mund und Nase schnallte. Das passte zu den anderen Irritationen. Ich hingegen blieb mit dem Gesicht im Buch und erlebte weiter Erstaunliches: Flüge auf Rauchballen und schräg in Extremgeschwindigkeiten über eine merkwürdig veränderte Landschaft voller Pylone und großer Windräder, transmutierte Wolken und Himmelsdschungel, unplausibel gerade schmale sich kreuzende weiße Wolkenstreifen, und silbrige pfeilartige Gebilde im Himmelsraum. Meine Begleiterin erschien in gewandelter Gestalt, ihr Kesselanzug und ihr Umhang plötzlich transmutiert. Ich ahnte, dass sie von der Ge-

fahr wusste. Wie ich von ihr aus dem Gebäude gebracht wurde, kann ich Ihnen nicht sagen.“

Ich meinte nun zu wissen, was sich im Kanonenclub abgespielt hatte, und fragte nach dem Verbleib des Flugbuches. Er machte eine abwehrende Geste.

„Natürlich war das Buch nicht mit einem Gift präpariert. Was sollte auch geschützt werden? Das Drachenfliegerprojekt war banal und uninteressant. Meine Begleiterin hatte aber genügend Geistesgegenwart und Handlungsfähigkeit, um eine Probe des rostfarbenen Belags, der die Seiten verschmierte, in einer Phiole zu sammeln. Unsere Chemiker – Sie kennen die durchschlagenden Erfolge unserer Wissenschaftlichen Gesellschaft, die von Kaiser Friedrich so großzügig unterstützt wird – konnten erfolgreich eine Substanz isolieren, die ganz erstaunlich auf die Phantasie wirkt. Und so erfuhr ich selbst, wie die Alten flogen. Wie sagte doch Benjamin Franklin: *Ein paar Monate vor jenem denkwürdigen Aufstieg der Brüder Montgolfier wären die Vorstellungen, Hexen könnten auf einem Besen durch die Lüfte fahren und Naturphilosophen auf einem Sack voller Rauch, dem denkenden Manne gleichermaßen unmöglich und lächerlich vorgekommen.*“

### **Luxus und Moden II: Einfaches Fliegen**

*Aus unserem Korrespondentenbericht:* Einem Dorflehrer, nahe der russischen Grenze wohnend, schien es zu gelingen, in einem mit geringem pekuniärem Aufwande geschaffenen Apparat, mittels einer gänzlich neuartigen Steuerungsmaschinerie, längere Flüge an der Dünenkante durchzuführen. Der von ihm ausgetüftelte Apparat scheint, so hört man, aus billigsten Schreimerleisten

zu bestehen, bloß mit zähem Packpapiere bekleidet zu sein und im übrigen Klaviersaiten zur Abspannung zu verwenden.