

---

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 21/2 (1994)

DOI: 10.11588/fr.1994.2.58886

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

ist, wie ihn sämtliche menschliche Gesellschaften auf Dauer erleben würden, oder ob es prinzipiell unterschiedliche Entwicklungen gegeben hat. Durch die weltweite Verflechtung, wie sie gerade durch Europa herbeigeführt wurde, läßt sich diese Frage natürlich nicht mehr wirklich beantworten. Originell erscheint der Ansatzpunkt für C.s Skizze der Industriellen Revolution: im Gegensatz etwa zu China sei es Europa nie geglückt, staatliche, gesellschaftliche und ökonomische Verhältnisse zu schaffen, die unter vorindustriellen Bedingungen langfristige Stabilität hätten garantieren können. Durch eine Reihe von Eigenarten habe sich das vorindustrielle Europa vom vorindustriellen Orient oder China unterschieden, u. a. durch die Heterogenität der kulturellen Wurzeln, die Machtaufsplitterung zwischen Herrschaftsspitze, Feudalherren und Städten, aber auch z. B. durch ein anderes Heiratsmuster, das den Bevölkerungsanstieg gebremst habe. Dennoch sei die »formative Epoche« Europas als mißlungen zu betrachten, da sie nicht zu Stabilität geführt habe, letzteres für jede vorindustrielle Gesellschaft der zentrale Wert.

Der europäische Welterfolg verdankt sich in dieser Perspektive einer genialen Notlösung, nämlich der Industrialisierung. Die Vf.in kann und will die Frage nicht beantworten, warum viele europäische Teilgesellschaften sich so viel offener für die praktischen Anwendungen von Wissenschaft und Technik zeigten. Hier hätte der Vergleich mit anderen Gesellschaften durchaus einen Schritt weiter geführt werden dürfen. Der japanische Verzicht z. B. auf Feuerwaffen, die man bereits in hoher Qualität und zugleich großer Anzahl herzustellen vermochte – vor einigen Jahren von Noël Perrin untersucht –, basierte u. a. auch auf ästhetischen und grundsätzlichen Erwägungen. Der fortschreitende Abbau von Tabus aller Art, gleich welche Kategorien des Denkens und Handelns betroffen waren, ist auf jeden Fall ein Charakteristikum europäischer Geschichte.

Damit ergibt sich natürlich die weitere Frage, ob die Industrialisierung nicht eher Folge einer solchen Dynamik und Entgrenzung war statt deren materielle Voraussetzung, wodurch zumindest für Europa die grundsätzliche Scheidung von vorindustrieller und industrieller Welt differenzierter gesehen werden muß. Vereinfachungen dieser Art jedoch sind bei einer doch kühnen Gesamtschau wie der hier vorliegenden unvermeidlich, und so darf man abschließend konstatieren, daß diese Einführung für Anfänger den nicht so häufigen Vorzug besitzt, zum Nachdenken über Grundfragen historischer Denkarbeit anzuregen.

Ulrich-Christian PALLACH, Harsewinkel b. Gütersloh

Wolfgang BEHRINGER, Constance OTT-KOPTSCHALIJSKI, Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik, Frankfurt/Main (S. Fischer) 1991, 590 S.

Es scheint immer deutlicher zu werden, daß die Geschichte der Technik als »reine« Technikgeschichte, als bloße Untersuchung von Artefakten und Prozessen, ohne sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Kontextualisierung, nicht nur unbefriedigend ist, sondern ihr Thema auch unzulässig verkürzt und simplifiziert. Bei einem so komplexen Gegenstandsbereich wie der Geschichte der Luftfahrt reichen aber nicht einmal diese Kontexte aus, weil hier die technischen Gegenstände, ihre Wahrnehmung und kulturell konditionierte Wunschvorstellungen besonders eng verknüpft sind. Kulturhistorische und auch ästhetische Fragestellungen müssen unbedingt einbezogen werden.

Die vorliegende Arbeit geht erfreulicherweise von einem solchen Ansatz aus. Sie präsentiert eine schon auf den ersten Blick beeindruckende Menge von Material aus verschiedensten Kontexten. In sechs Kapiteln werden die anthropologische Dimension des Fliegens und archaische Flugvorstellungen untersucht (Kap. 1), gefolgt von den Flugideen der alten Hochkulturen (Kap. 2), des Mittelalters (Kap. 3) und der europäischen Neuzeit (Kap. 4). Mit der technischen Verwirklichung der Luftschiffahrt und der Aviatik beschäftigen sich die Verfasser in den beiden letzten Kapiteln (5 und 6).

Diese quantitative Verteilung macht den Schwerpunkt der Arbeit bereits deutlich. Die Vorgeschichte der tatsächlichen Aerostatik und -nautik nimmt ungefähr zwei Drittel der Arbeit ein. Weitgehend chronologisch vorgehend, präsentieren die Autoren ein Panorama mythologischer, religiöser und künstlerischer Flugvorstellungen; zahlreiche Traumdarstellungen, Märchen und Epen aus verschiedenen Kulturkreisen werden versammelt und interpretiert. Umfassend analysiert werden die jeweiligen kulturellen Funktionen von so verschiedenen Phänomenen wie Hexenflüge, Luftfahrten als Hybrismetaphern oder Heiligenlevitationen. Aber auch konkrete technische Lösungsversuche wie etwa die mittelalterliche Raketechnik oder Flugdrachen werden erwähnt. Nicht nur die bekannten Flugmythen wie Ikarus oder Wieland werden in ihren historischen Konkretisierungen untersucht, sondern auch viele der abseitigeren und unbekannteren Flugvorstellungen. Immer wieder werden Begriffsklärungen unternommen.

Dabei gehen die Verfasser legitimerweise methodisch sehr vorsichtig vor: Sie beziehen kaum Position in der Debatte, ob Flugvorstellungen eine anthropologische Konstante sind, zu einer »gemeinsamen ›Sprache‹ des menschlichen Unbewußten« gehören, oder ob klare Abhängigkeiten bestehen und die jeweiligen historischen Zusammenhänge verantwortlich gemacht werden. Plausibel ist die Wendung der Autoren gegen vorschnell gezogene Kontinuitäten und ihr Verweis auf Brüche in scheinbar ähnlichen Flugvorstellungen. Sie weisen darauf hin, »daß Trauminhalte in ›primitiven‹ Gesellschaften von der Erfahrungsebene her kaum identisch sein können mit denen in den fortgeschrittenen technischen Zivilisationen« (S. 22). Gerade der Vorgang der Literarisierung der Flugideen wirke auf die Inhalte zurück (S. 85). An vielen Stellen ist eine Behutsamkeit bei der Bewertung des Quellencharakters literarischer Flugthematizierungen zu spüren.

Die Menge des vorgelegten Materials zur Wunsch-, Ideen- und Traumgeschichte des Fliegens ist zwar bewundernswert, aber die Verfasser haben einige Schwierigkeiten bei dessen Organisation. Beispielsweise stehen Kapitel zu symbolischen Flügeltieren, zu chinesischen Papierdrachen und indischer Mythologie recht unverbunden nebeneinander. So sinnvoll die Vermeidung eines eurozentristischen Blicks ist, so wünschenswert wäre eine stärkere Systematisierung und Einordnung der jeweiligen Belegstellen in ihre kulturellen Kontexte gewesen.

Daß die Schwächen der Arbeit vor allem im letzten Kapitel liegen, das sich mit dem 20. Jahrhundert beschäftigt, wird schnell deutlich. Hier treten eine Reihe von unnötigen sachlichen Fehlern auf. Beispielsweise: BMW ist eben kein Unternehmen der Autoindustrie, das später mit der Flugmotorenfertigung begann (S. 419); es war umgekehrt. Wo quantitative Angaben gemacht werden, etwa zu den Produktionszahlen der Maschinen im 1. Weltkrieg, sind sie *cum grano salis* zu sehen. Die Herkunft der Zahlen bei Aufstellungen wird mitunter nicht nachgewiesen (S. 420) oder ist dubios.

Schwerer wiegt eine problematische Konzentration insbesondere des letzten Kapitels auf die Beschäftigung der ›hohen‹ Kultur mit der Fliegerei. Gerade am Anfang des »schwerer als Luft«-Fliegens zu Beginn unseres Jahrhunderts war die »Fliegekunst« (Lilienthal) immens populär, bekam Volksfestcharakter und wurde schnell Teil der volkstümlichen Imagination. Es ist auffällig, daß diese breite Reaktion auf die Luftschiffahrt und die Fliegerei zwar erwähnt wird, aber in der sonst so materialreichen Arbeit kaum eine Rolle spielt. Daß diese Vernachlässigung der Wirkung »unten, wo das Leben konkret ist«, problematisch ist, muß kaum extra betont werden.

Eine Stärke der bahnbrechenden Arbeit von F. Ph. Ingold zur »Literatur und Aviatik 1909–1927« war ihre Fragestellung: das Interesse an der Metaphorik und Bildlichkeit, mit der Autoren der literarischen und künstlerischen Moderne die Luftfahrt thematisiert haben. Das vorliegende Buch fällt für diese Periode hinter Ingolds Arbeit zurück, weil die Diskurse, an dem die flugthematizierenden Künstler und Literaten teilnehmen, kaum Erwähnung finden. Auch die Rückwirkung der neuen Perspektive »von oben« auf eine Reihe von bildenden Künstlern spielt leider kaum eine Rolle.

Gerade für die Zwanziger und Dreißiger Jahre, wo eine breite und sehr signifikante kulturelle Verarbeitung des 1. Weltkrieges, und auch der Kriegsfliegerei, stattfand, ist die Arbeit viel zu knapp. Sie weist einige verzeihbare Lücken auf – Euringers signifikanter Roman »Fliegerschule 4« wird nicht erwähnt – aber auch weniger verzeihbare: Die identitätsstiftende Wirkung der Heldenverehrung der deutschen Jagdpiloten nach der Niederlage 1918 beispielsweise wird überhaupt nicht angesprochen. Das Buch »In der Luft unbesiegt« war ein Bestseller, der die Fliegerheroisierung zum Werkzeug der Dolchstoßlegende machte. Auch die Funktion der NS-Luftfahrtprogramme und die systematische Hinführung der Jugend via Segelflug zur zukünftigen Militärfliegerei wird allenfalls gestreift. Es gerät die seit der Jahrhundertwende zunehmend politisch-nationalistische Dimension des Themas also nicht ausreichend in den Blick. Da hat das Zeppelinbuch von K. Clausberg – das in der Literaturliste übrigens fehlt – eine viel weitere Perspektive.

Gewiß sollte man solche Lücken bei einer Arbeit von fast 500 Textseiten nicht überbewerten. Aber als Fazit ist zu bemerken, daß der Schwerpunkt des Buches – und, so ist zu vermuten, auch das eigentliche Interesse der Autoren – auf der Vorgeschichte der Erfindung, dem »Mythos« des Titels, liegt. Hier wird das Thema umfassend, kompetent und vollständig behandelt. Für die Titelkomponente »Technik«, für die Fliegerei unseres Jahrhunderts, sollte man sich aber nicht auf diese Arbeit verlassen.

Kurt MÖSER, Mannheim

L'Inventario del mondo. Catalogazione della natura e luoghi del sapere nella prima età moderna, di Giuseppe OLMI, Bologna (Società editrice il Mulino) 1992, 457 S., 55 Abb. (Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Monografia 17).

Dem Problem der Ordnung des Wissens in der frühen Neuzeit und der Frage der intellektuellen Domestifizierung der nach der Entdeckung Amerikas sichtbar und faßlich werdenden Spezies und Genera aus Flora und Fauna des unbekanntes Kontinents sowie den daraus resultierenden Folgen für heuristische Fragestellungen und die überkommenen Institutionen des Wissens wurden in jüngerer Zeit eine Reihe beachtenswerter Arbeiten gewidmet, von denen hier nur Helmut Zedelmaiers Münchner Dissertation »Bibliotheca Universalis und Bibliotheca Selecta« und Rachel Doggetts »New World of Wonders<sup>1</sup>« genannt seien. Giuseppe Olmi darf als Nestor der »ricerca sul collezionismo«, der systematischen Erforschung naturwissenschaftlichen Sammelns und Ordnen in Italien bezeichnet werden, einer mittlerweile geistesgeschichtlich breit untermauerten Disziplin, die durch seine 1976 publizierte Studie über Leben und Werk des bolognesischen Sammlers und Universalgelehrten Ulisse Aldrovandi (1522–1605) wesentliche Impulse erhalten hat.

L'»Inventario del mondo« beruht auf in den Jahren 1979–1989 bereits in Zeitschriften veröffentlichten Studien des Verfassers (lediglich das Kapitel »I naturalisti italiani di fronte all'America nel secolo XVI« [S. 211–255] wurde zuvor noch nicht an anderer Stelle veröffentlicht), die hier zu drei großen Themenkomplexen zusammengestellt werden, die die Rolle der Buchillustration in naturwissenschaftlichen Werken des 16. Jahrhunderts, die Entwicklung unterschiedlicher Typen naturwissenschaftlicher und künstlerischer Sammlungen im selben Zeitraum und die Institutionalisierung gezielten Sammelns und Forschens von der Gründung der »Accademia dei Lincei« in Rom (1603) bis zum Ausgang des Barockzeitalters umkreisen. Das Buch stellt mehr dar als eine bloße Buchbindersynthese. Alle Kapitel wurden überarbeitet, unnötige Redundanzen eliminiert und das Ganze mit 55 Illustrationen, einer an die 850

1 Bibliotheca universalis und Bibliotheca selecta. Das Problem der Ordnung des gelehrten Wissens in der frühen Neuzeit, Köln, Weimar, Wien (Böhlau) 1992; New World of Wonders. European Images of the Americas, 1492–1700, Washington (Folger) 1993.