

DAEDALUS UND IKARUS

Zwischen Kunst und Technik, Mythos und Seele – Teil II

„Doch zuletzt das höchste Sinnen gab dem reinen Mut Gewicht, wolltest Herrliches gewinnen, aber es gelang dir nicht“, so heißt es über Euphorion-Ikarus im Faust II. Betrachtet man den im ersten Teil dieses Beitrages<sup>1</sup> geschilderten Wandel im Verständnis dieses lebendigen Mythos, erinnert man sich auch dessen, was dort über die Parallelität des Geschehens zur Geschichte gesagt wurde, in dem Sinne nämlich, daß sich die Geschichte selbst als ein Ikarusflug in Etappen darstellt, so ist die Trauerklage des Chores nicht nur immanent auf diese Euphorion-Ikarus-Geschichte bezogen zu verstehen, sondern eben zugleich auch als ein Abgesang auf Jahrhunderte seit der Renaissance, in denen Ikarus die beherrschende Gestalt geworden war: Ausdruck der hochfliegenden Imagination, der Höhe des Gedankens, der Poesie, der Kunst, des erd-entbundenen Genius. Die Entrückung von der Erde war in gefährliche Nähe des Wahnes geraten. Und daß es aus diesem Wahn ein bitteres Erwachen geben könne, liegt an anderer Stelle im Faust II in den bereits zitierten Worten beschlossen: „Ach zu des Geistes Flügeln wird so leicht kein körperlicher Flügel sich gesellen!“. Das Auseinanderklaffen von Vorstellung und Wirklichkeit ist hier angesprochen. „Doch ist es jedem eingeboren, daß sein Gefühl hinauf und vorwärts dringt...“. Dem romantischen und modernen Ikarus wurde nun zugerufen: auf eigene Gefahr.

Nachdem die Antike im Flug der beiden den Inbegriff der Freiheit in der von niemandem beherrschten Luft sah und das Mittelalter und auch noch die Renaissance die Warnung vor Maßlosigkeit ausgesprochen hatten, die zum Absturz führe, der Barock aber der von allem Mittelmaß befreiten Imagination des Ikarus das Wort redete, so daß der Vater schließlich gegenüber dem Sohn nur noch eine Hilfsfigur war, bringt das neunzehnte Jahrhundert den mittelalterlichen Gedanken des Maßhaltens wieder in den Mythos ein. Es handelt sich nun aber nicht mehr um ein moralisch-ethisches Maßhalten im Sinne der *mesotes* und bezogen auf die Gesellschaft, sondern um eine ernüchternde Skepsis gegenüber der Imagination, die den Zug von realitätsferner Einbildung bekommt. Im Sinne Goethes wird zwar jeder wieder dazu neigen hinaufzudringen, aber die Schwere des körperlichen Flügels, die Realität, läßt die Imagination leicht zum Wahn werden. Es ist wie das ernüchternde Erwachen aus den Hoffnungen des barocken Ikarus.

Gegenüber dem sublimen Pathos der barocken Allegorie auf die Imagination wird der Fluggedanke im neunzehnten Jahrhundert konkreter, denn man konnte fliegen, zunächst durch statischen und bald durch dynamischen Auftrieb. Auch der Flügel der Imagination blieb als Wunschgedanke bestehen. So

wollte Rückert Flügel haben und Baudelaire pries den kraftvollen Flügel des Albatros, in dem er ein Sinnbild des Dichters sah. Aber es ist nicht mehr so sehr der Gedanke der Imagination, der das Bild vom Fluge leitet, sondern vielmehr der Wunsch nach Befreiung von quälender Realität. Darin sind Fremdwerden, Vereinsamung und Unbehagen des Künstlers gegenüber der Realität erkennbar. Nicht die Imagination des Dichters ist in erster Linie angesprochen, sondern Flucht, Eskapismus aus den Widerwärtigkeiten einer als materialistisch verachteten Welt. Der Gedanke der Flucht, der im Mythos am Anfang steht, bezieht sich nicht mehr auf die Macht eines Minos und auf gelungene Befreiung, sondern auf die Macht der herrschenden Verhältnisse, aus der es nun eigentlich kein Entrinnen gibt. Während Daedalus zumindest der Flug gelang, wird es dem künstlerischen Ikarus des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts nicht einmal mehr gelingen, sich im Sturz zum Ruhme hin zu bewegen. Seine Existenz ist von Hoffnungslosigkeit und Vergessen bedroht. So heißt es im „L'Albatros“ aus den „Fleurs du mal“: „Der Dichter gleicht dem König der Wolke, / der Stürme aufsucht und des Schützen lacht; / verbannt am Boden, ausgeschrien vom Volke / hemmt seinen Schritt der Riesenflügel Fracht“.<sup>2</sup> Und in „Les plaintes d'un Icare“ wird Ikarus in Gegensatz gestellt zur Satttheit der „amants des prostituées“: „Es sind die Buhlen der Dirnen / so glücklich, satt und gemach – / mir aber die Arme zerbrach / mein Griff nach den Wolken und Firnen ... Den die Gluten des Schönen verbrennen, / mir gibt man nicht einmal den Ruhm, / den Abgrund – mein Grab einst – darum / mit meinem Namen zu nennen“.<sup>3</sup> Reale Entfremdung und narzißtisches Selbstmitleid durchmischen sich. Ekel bestimmt den Wunsch nach Flug: „Glücklich, wer hinter Verdrusse und Leid, / die schwer auf das Dunstmeer des Daseins sich schmiegen, / mit kräftigem Flügel kann steigen und fliegen / zu den Gärten des Lichts und der Heiterkeit“.<sup>4</sup> Dieser Ikarus krankt an der Antagonie von Imagination und Wirklichkeit. Der Flug wird als Sich-Erheben über die Kleinlichkeiten, Brutalitäten und Narrheiten der Welt verstanden, wie in Jean Pauls „Des Luftschiffers Giannozzo Seebuch“. Zwar mit einem Ballon fliegend, stürzt Giannozzo bei diesem Versuch des Sich-Erhebens über die Kleinlichkeiten am Ende dennoch ab, Sinnbild der unter solchem Aspekt waltenden Vergeblichkeit. Der Sprung zur individuellen Befreiung war dem Tode näher als gedacht.

So gibt es denn auch den Ikarus schwarzer Romantik, in der der Flug des Ikarus sich im Traum abspielt und das Erwachen in eine ungute Realität zurückführt. Er findet sich in „Des Knaben Wunderhorn“: „Ikarus (Mitgeteilt, wahrscheinlich nicht sehr alt). Mir träumt, ich flög gar bange / wohl in die Welt hinaus, / zu Straßburg durch alle Gassen / bis vor Feinsliebchens Haus. / Feinsliebchen ist betrübt, / als ich so flieg, und rennt: / ‚Wer dich so fliegen lehrt, / das ist der böse Feind‘. / ‚Feinsliebchen, was hilft hier lügen, / da du doch alles weißt, / wer mich so fliegen lehrt, / das ist der böse Geist‘. / Feins-

liebchen weint und schreiet, / daß ich vom Schrei erwacht, / da saß ich, ach, in Augsburg/ gefangen auf der Wacht. / Und morgen muß ich hangen, / Feinsliebchen mich nicht mehr ruft, / wohl morgen als ein Vogel / schwank ich in freier Luft!“.<sup>5</sup> Der Mythos wird hier zum schwarzen Humor der Romantik, in dieser Form sicher kaum sehr alt, wie die Herausgeber wohl richtig anmerkten. Der Mythos von Ikarus verbindet sich mit dem alten Flugtraum, der aber in Artemidor von Daldis’ „Oneirokritica“ im allgemeinen glückliche Bedeutung hatte.

Von der Erde aus gesehen und unter dem geschilderten Aspekt der vergeblichen Illusion, sich über die Realität erheben zu können, wird denn auch das Fliegen im Ballon, denn dieser macht ja nun dem ikarischen Flügel-Flug konkrete Konkurrenz, zum Alptraum. So in Spitzwegs Bild der „Ballonfahrt“ (Abb. 1).<sup>6</sup> Der professorale Ballonfahrer erkennt die Realität seiner Situation nicht. Das Aufsteigen ist nur ein Trug. Das Schiffchen scheint sich aber aus der Kraft der Illusion im Schwebезustand zu halten. Schon hier sei auf Grützkes Bild „Unser Fortschritt ist unaufhörlich...“ (Abb. 15) hingewiesen, das vom gleichen bösen Witz lebt, daß die Personen vor dem Bild eine andere Einschätzung der Lage haben als die Personen im Bild, daß aber zugleich die Personen vor dem Bild nicht merken, daß sie sehr wohl die eigentlich Gemeinten sind und daß ihnen wohl das Lachen vergehen müßte. Die hoffnungslose Flucht aus quälender Realität in den verschiedensten Formen, die für das Ikarusthema in den bisherigen literarischen Beispielen des neunzehnten Jahrhun-



Abb. 1: Carl Spitzweg, Ballonfahrt, Privatbesitz

derts charakteristisch war, die aber nun nicht mit einem Sturz in den Ruhm, sondern immer mit einem Rücksturz in eben diese Realität endete, bekommt in Spitzwegs und auch Grützkes Bild eine etwas andere Interpretation des Flugthemas an die Seite gestellt, nämlich die, daß der Aufstieg und der Flug als Sinnbilder menschlicher Leistung und des Fortschritts skeptisch gesehen werden und Züge eines blinden Wahns oder euphorischer Verblendung haben. Der Rücksturz in die Realität banalisiert kritisch den großen Mythos, auch im Sinne jenes im Grunde banalen Endes des mythischen Ikarus, das Shakespeare mit dem im ersten Teil dieses Beitrags zitierten Ausspruch meinte: „Why what a peevish fool was that of Crete / That taught his son the office of a fowl“. <sup>7</sup> Der Flug als Höheneuphorie steht in diametralem Gegensatz zu seinem möglichen unglücklichen oder auch lächerlichen Ende. Man denke an den „Schneider von Ulm“, Berblinger, der 1811 mit einem Gleitflug über die Donau kläglich scheiterte. <sup>8</sup> Die Schere, die sich hier zwischen Anspruch und Realität auftut, macht auch schließlich einen ganz natürlichen Schwindelanfall zum banalen Ende eines Höhenfluges, wie in Stifters „Der Kondor“ (1840), in dem eine kühne Frau namens Cornelia schließlich durch einen Schwindelanfall den vorzeitigen Abbruch eines himmelsgerichteten Fluges herbeiführt. Ein skeptisches Mißtrauen gegenüber der Sicherheit der Technik und den seelischen und physischen Möglichkeiten des Menschen konterkariert den Glauben an die unbegrenzten Möglichkeiten. So wäre dem Nichterkennen der hoffnungslosen Situation durch Spitzwegs Ballonfahrer der Zweifel des jungen Künstlers im „Kondor“ gegenüberzustellen, der Cornelias Ballon durch das Fernrohr sieht: „Es wurde mir immer grauiger, daß ich durchaus die Stricke nicht sehen konnte, mit denen das Schiff am Ballon hing“. Die Skepsis führt bei Spitzweg zur komischen Situation durch das Abweichen vom Gewohnten und durch das Umschlagen des Erhabenen in das Lächerliche. Der erhabene Ikarusmythos des Barock ließ im allgemeinen – aber man denke auch an eine Ausnahme wie Shakespeare – den Gedanken eines banalen Todes nicht zu. Im „Heldentod“ der Jagdflieger geschah zum Beispiel weiterhin solche sublimen Mythisierung. Die Skepsis hatte sich nicht durchgesetzt, da sie – menschlich so lehrreich – im politischen Bereich mit allen Mitteln der Beeinflussung des Bewußtseins tabuisiert wird.

\*

Die Beispiele zeigen, wie im neunzehnten Jahrhundert der Mythos von Ikarus im literarischen und künstlerischen Bereich zwiespältig auftritt und skeptisch begriffen wird. Daß sich der Mythos auf dem Weg über das ikarische Erleben des Fliegens nun natürlich auch über seine eigenen Grenzen hinausbewegt – zunächst das Fliegen mit dem Ballon, dann das mit dem Flugzeug – und dennoch im Erleben der Menschen die Verbindung zum Mythos erhalten bleibt,

ist offenkundig und berechtigt gleichzeitig auch dazu, in dieser Auseinandersetzung mit dem Mythos die engeren Grenzen zu verlassen. Das heißt, es interessiert hier nun auch das Fliegen mit Ballon und Flugzeug, soweit es mit dem Euphorischen, Tragischen und Skeptischen verbunden ist. Die Skepsis prägt das Verständnis dieses Mythos vom neunzehnten Jahrhundert an, wobei sich zugleich das tragische Element durchaus in verschiedener Form erhält. Resumiert man das skeptische Element in den bisherigen Beispielen, so tritt es in zwei Formen auf: erstens, Ikarus kann sich aus der widrigen Realität nicht wirklich entfernen, er verbrennt nicht an der Sonne und stürzt ab, sondern er wird von vornherein in die Realität zurückgezogen; zweitens, der technische Aufflug des Ballons, der Ballon als Sinnbild menschlichen Abenteuers, wird mit ungläubiger, skeptischer Ironie gesehen. Erstere ist die Skepsis eines nun verhinderten Ikarus, letztere ist die Skepsis des lieber unten Gebliebenen und des Nicht-Technikers, des Nicht-Daedalus, der dennoch kein Ikarus ist. Einem gesellschaftlichen Fortschritt auf dem Wege materieller und technischer Entwicklung stehen beide nicht positiv und durchaus skeptisch gegenüber. Für beide aber gilt, daß im Gegensatz zum barocken Ikarus-Verständnis, mit seiner Erhabenheit der nicht weiter konkreten Imagination, das Ikarus-Verständnis des neunzehnten Jahrhunderts von der Macht der Realität geprägt ist. Entweder die Realität zieht herab oder der technische Ikarus wird durch die Untengebliebenen mit Skepsis betrachtet. Im Bereich des technischen Ikarus gibt es die Skeptischen unten und die Euphorischen, die Fliegenden, oben. Der Skepsis gegenüber der Technik steht gleichzeitig die Herrschaft des Menschen über die Technik gegenüber. Es gibt bis heute also auch die alte positive und nicht skeptische Euphorie des Barock, aber sie stieg vom Flügel auf das Flugzeug um – Richthofen, D'Annunzio –, die neuen Drachenflieger und mehr. Aber es ist auch nicht mehr dieselbe Besetzung. Während der Dichter glaubt, nicht mehr fliegen zu können, fliegt nun der Techniker bzw. Flieger, der eigentliche Daedalus, und nicht Ikarus, wenn da nicht die alte ikarische Euphorie auch des Fliegers wäre. Die Technik hat gegenüber den Gedankenfliegern gewonnen.

Die Skepsis aber gegenüber dem Flug von Daedalus und Ikarus ist auch eine Skepsis gegenüber der Wissenschaft. Dies ist neu. Sahen der ursprüngliche Mythos und auch das Mittelalter den Absturz des Ikarus nur im falschen Verhalten gegenüber den Regeln des Vaters begründet, so wird heute die Unmöglichkeit des Gelingens einer solchen Unternehmung betont, etwa im Sinne von Shakespeares Skepsis, diese aber nun gerichtet auf die Wissenschaft. So schreibt Vivier in seinem Buch „Frères du ciel“<sup>84</sup>: „Die alte Geschichte wird ein Beispiel der Blindheit unseres Geistes“ und weiterhin, die ovidische Weisheit sei, daß das Produkt der Wissenschaft zum Agenten der Strafe würde: „Unsere schreckliche Wissenschaft handelt auch gegen uns, sie tötet uns.“ Dies ist ein Gedanke, der sicher nicht im ursprünglichen Mythos als Weisheit enthalten ist, der aber deutlich die Verwandlung des Mythos heute anzeigt. Daedalus wird zum verderblichen Wissenschaftler, der das Leben seines Nach-

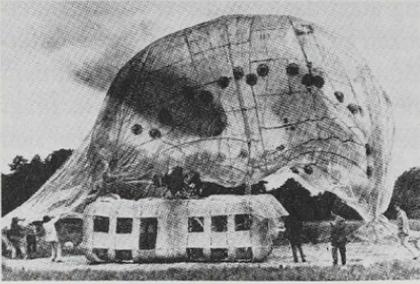


Abb. 2: Panamarenko, Aeromodeller, Füllung mit Wasserstoff, 1971

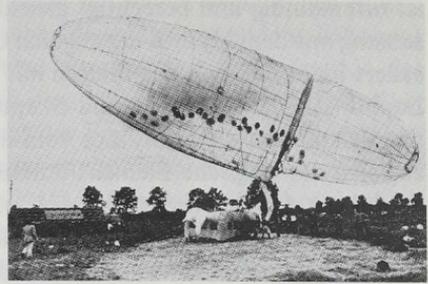


Abb. 3: Panamarenko, Aeromodeller, 1971

kommen gefährdet.<sup>8b</sup> Die Fragwürdigkeit eines unaufhörlichen technischen Fortschritts wird mit dem Sinnbild des Absturzes verbunden, Ikarus als Opfer des Vaters. Andererseits wird Ikarus in einer Welt der Sachzwänge, der Macher, neuerdings auch wieder zu einer Figur des Träumers, der sich wegbegeben will, sich allerdings – und hierin ist er doch wieder ein Nachfahre der skeptischen Ikarus-Sicht des neunzehnten Jahrhunderts – doch wohl nur wenige Meter über die Erde erhebt.

Der Flugwunsch äußert sich bei Panamarenkos „Aeromodeller“ 1969-71 als Projekt des Versagens (Abb. 2,3,4,5)<sup>9</sup>. Ästhetisiert sind hier begeisterte Erhebung über die Erde und selbstquälerischer Genuß am Sich-nicht-erhebenkönnen, als Tagtraum des Nichthochkommens vom Boden. In der geringen Erhebung des Aeromodellers über den Boden liegt das alte Sinnbild des Ikarus. Ikarus ist aus dem Himmel der Flug-Imagination gestürzt, einem Himmel, der von Satelliten bevölkert ist. Der Himmel als Medium der Befreiung und als Bereich der auffliegenden Imagination, so wie ihn Antike und Barock sahen, wird also immer noch und wieder mehr befliegen, auch seitdem er befliegen werden kann. Für das Gedachte wird allerdings ein reales Sinnbild geschaffen, das nun das Erhabene ebenso ins Komische zieht, wie das in Spitzwegs Ballon geschieht. Es wirkt wie eine Eulenspiegelerei aus dem Grunde einer skeptischen Traurigkeit. Es ist hier zu zitieren, was Lucius Grisebach im Berliner Katalog 1978 geschrieben hat: „Entweder sie haben ihre Erprobung nicht bestanden, oder sie wurden überhaupt nicht ausprobiert ... Etwas so Nutzloses kann man nur noch in ein Kunstmuseum stellen! ... Man wird mit Panamarenkos Flugapparaten nie etwas anfangen können, solange man sie nur unter dem Gesichtspunkt technischer Funktionsfähigkeit sieht. Verständlich werden sie nur, wenn man sie aus dem Kontext der Kunst heraus betrachtet, und aus dieser Perspektive läßt sich die rhetorische Kritik umkehren in eine nicht nur rhetorische Feststellung: Panamarenkos Flugzeuge stehen im Kunstmuseum, weil Kunstmuseen der einzige Ort sind, an dem solche Gebilde, die nach dem herrschenden Schema von technischem und wirtschaftlichem Fortschritt keinen Nutzwert haben, ein Asyl finden. Sinnlose Phantasiegebilde, Basteleien eines Men-

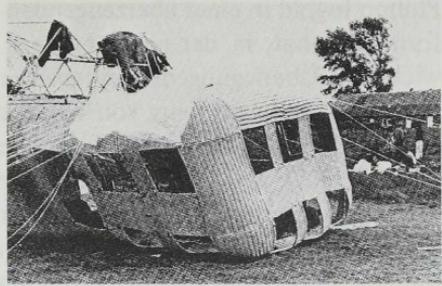
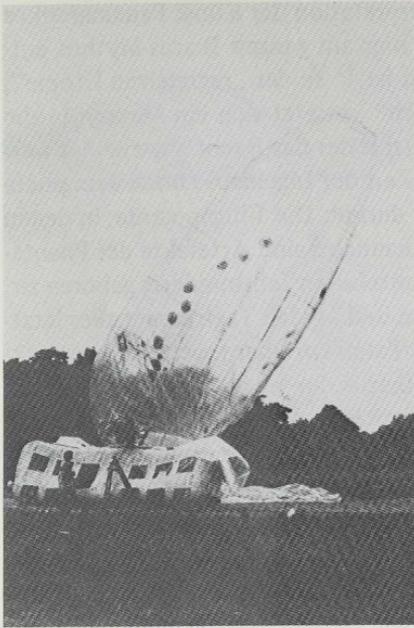


Abb. 5: Panamarenko, Aeromodeller, Kabine nach dem Flugversuch, 1971

Abb. 4: Panamarenko, Aeromodeller sinkt herab, 1971

schen, der nicht erwachsen werden kann ..., das wären die Klassifikationen für solche Flugapparate draußen“. <sup>10</sup> Man könnte – positiv gemeint – einfügen: Basteleien eines unerwachsenen Ikarus. Und weiter im Katalog: „Nur das Museum schafft den Raum, in dem sie mehr sein und eine poetische, künstlerische Dimension enthüllen können. So ist es konsequent, daß man ein Künstler sein muß, um etwas derartiges bauen zu können. Ein Techniker, der sich in die Kunst begibt, hätte solche Flugzeuge niemals gebaut. Dazu mußte der Künstler kommen, der seine Nase in die Technik steckte“.

Vor dem Hintergrund der Darlegungen zum Daedalus-Ikarus-Mythos zumal im ersten Teil dieses Beitrages ist wohl deutlich, daß Panamarenkos Aeromodeller zu jenem – in den Augen der Techniker – „nährischen Zeug von Windmachern“ gehört, von dem Leupold 1724 sprach und worin sich die Trennung von Kunst und Mechanik anzeigte. Es geschah in der Zeit, als sich Ikarus der Imagination zugewendet hatte, als Vater und Sohn verschiedene Wege gingen. Ikarus versuchte sich in der Möglichkeit der Imagination. Daß der Künstler aber wiederkam und „seine Nase in die Technik steckte“ (Grisebach), das war nur möglich, nachdem der Künstler im neunzehnten Jahrhundert aus der Skepsis heraus das Absurde entdeckt hatte und zur Beunruhigung eines positivistischen, unbegrenzten Fortschrittsglaubens wurde. Der Himmel ist von der Technik besetzt. Ikarus gestaltet seine Flugträume, der concept art nahe, als Veranschaulichung eines Traums auf der Erde. Panamarenkos Flugkörper sind zu verstehen als das tragische Heldentum des ruhmlos gescheiterten Ikarus, Anti-Heroismus. Es ist die Realisierung einer „regressiven Utopie“, wie Felix

Philipp Ingold in einer überzeugenden Interpretation der Kunst Panamarenkos formuliert hat, in der mancher Kern der hier am ganzen Ikarus-Mythos entwickelten Überlegungen vorweggenommen ist.<sup>11</sup> In der „regressiven Utopie“, in dem „nährischen Zeug von Windmachern“ versetzt sich ein Mensch in die vortechnische Zeit einer poetischen Schau, mit der das Recht angemeldet werden soll, auch in einer hochtechnisierten Zeit der Ingenieure noch dem phantastischen Traum des Ikarus anhängen zu dürfen. Die Flugapparate, in denen sich der Traum immerhin konkret veranschaulicht, sind Artefakte der Phantasie, deren Scheitern aus der Skepsis des neunzehnten Jahrhunderts geboren ist. Der Flug ist zurückverwiesen in den Traum und an den Tagträumer, aber letztlich überhaupt an technisch unbeschwerte Taten der Phantasie, fern von praktischem Nutzen. Es ist noch der gleiche Ikarus der Imaginationen und doch nicht mehr derjenige des Barock, wie es auch Baudelaire schon nicht mehr war. Der Dichter fiel in die Realität zurück, ohne die Sicherheit des Ruhmes, der Künstler projiziert im Flugapparat das Scheitern. Das Positive an solcher Ästhetisierung des Versagens ist, daß sie sich einer gedankenlosen Verherrlichung einer imaginationslosen Technisierung versagt, die nur noch den technischen Teil in Daedalus' Wesen behalten hat. Die regressive Utopie erzeugt sich die Ballonunglücke, und es ist erstaunlich, wie ähnlich sich die Dinge bei Panamarenko und beim Absturz von Nadar's Ballon „Géant“ am 19.10.1863 in Freren sehen (Abb. 6).<sup>12</sup>

Ballonromantik und individueller Aufstieg in den Himmel als Delta- oder Drachensegler (Abb. 7)<sup>12a</sup> haben Konjunktur, ebenso wie die alte Auseinandersetzung mit dem Aufstieg in den Himmel der Vorstellungen. Die Bücher über das Fliegen überstürzten sich in den letzten Jahren; nach dem Recklinghäuser Katalog „Fliegen ein Traum“, 1977, 1978 der Münsteraner Katalog „Leichter als Luft“ und das Buch von Hans Peter Duerr, Traumzeit, mit Beiträgen zu Traumzeit und Traumfahrt; im gleichen Jahr Jacques Thyrauds „Der fliegende Mensch“, deutsche Ausgabe von „Histoire des hommes volants“, 1977; Felix Philipp Ingolds „Literatur und Aviatik“ wurde bereits erwähnt.

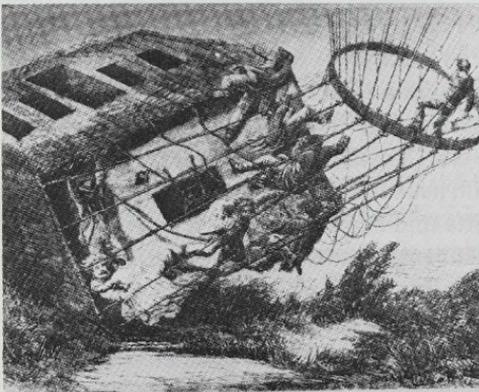


Abb. 6: Absturz von Nadar's Ballon Géant in Freren, 1863, Holzstich von Frichon



Abb. 7: Drachenflieger



Abb. 8: Helmut Rieger, Ikarus, 1978

Vor allem unter den Künstlern breitet sich die Flugthematik und speziell auch das Thema „Ikarus“ mehr und mehr aus und ist schier unüberschaubar. Hansjörg Voth gestaltete die Pyramide als Haus für Ikarus auf dem Ijsselmeer und thematisierte die unterschiedliche Bedeutung von Vater und Sohn, ersterer die Rationalität, letzterer das Prinzip der Hoffnung.<sup>13</sup> Der am Wörthsee lebende Helmut Rieger hat 1979 ein Buch „Der Sturz. Belege zu einem Mythos“ in Reutlingen herausgebracht, in dem Zeichnungen, Graphik und Objekte von ihm abgebildet sind. Der Flug des Ikarus erscheint dort wie ein hilfloser Sturz nach vorn. Im Helm spiegelt sich die unheilvolle Sonne (Abb. 8). Der alte barocke Gedanke von der Euphorie des Fluges und dem Ruhm des Sturzes wird in Riegers Aufschrift auf einem dort nicht abgebildeten Blatt zu einem Sturz, der noch ekstatischer erlebt wird als der Höhenflug. Im modernen Reliquienkult der Spurensuche entsteht auch das Flügelobjekt zum Sturz (Abb. 9).

Zahlreich sind die Beispiele des neuen Ikarus im Katalog „Fliegen – ein Traum“, eingeleitet mit Paul Klees „Der Held mit dem Flügel“, dessen nur einer Flügel nun tragikomisch deutlich werden läßt, daß alle unentwegten Flugversuche scheitern, ein Ergebnis der skeptischen Entwicklung des Themas im neunzehnten Jahrhundert.

Zieht man für das neunzehnte und zwanzigste Jahrhundert eine Summe, so ist es die Vergeblichkeit des Bemühens, sich aus der Realität fortbewegen zu können, die das Thema vor allem bestimmt. Diese Vergeblichkeit kannte das

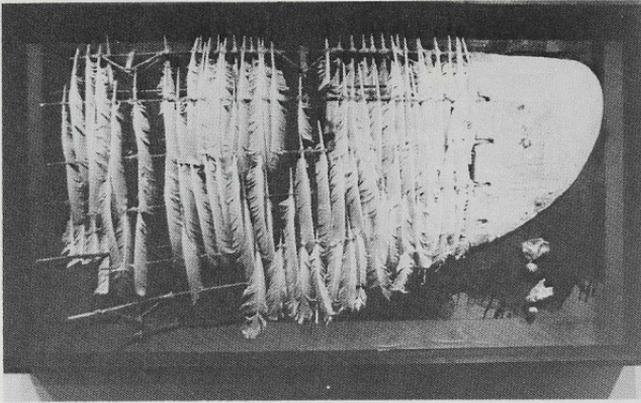


Abb. 9: Helmut Rieger, Flügelobjekt, 1978

Barock nicht, trotz des Sturzes, mit dem ja eben der Ruhm eingelöst wurde. So ist das Ikarus-Thema heute stark melancholisch gefärbt, es ist die Einsicht in einen Irrtum, wie Günter Kunert in „Verspätete Monologe“, 1981, „das dem Fliegen einstmals zugeschriebene Freiwerden von Erdschwere“ als „Legende, als Irrtum“ bezeichnet, während das Fliegen in „Ikarus 64“ noch deutlicher in der Tradition des Freiwerdens stand. Was wohl bleibt, ist in den meisten Beispielen der Literatur und Kunst das Wissen um das alte Bild; was aber verloren ist, das ist der Glaube daran.

Im Traum am ehesten lebt die Kraft des Bildes nach. T.L. Brink, Gloria Solis Brink und K.L. Hunter haben im „International Journal of Symbology“, 8, 1977, S. 73-76 einen Bericht veröffentlicht unter dem Titel „Flying Dreams: four empirical studies on manifest dream content“. 122 mexikanische Emigranten, 227 Mädchen einer High School und 190 Studentinnen der gleichen High School wurden auf Trauminhalte und Flugträume getestet. Nur ein Drittel hatte solche Träume. Die Ergebnisse bestätigten die Forschungen Alfred Adlers von 1931, Jungs von 1953, Gutheils von 1939 und Saul's und Fleming's von 1959 über das Erlebnis von Freiheit oder Wunsch nach Freiheit, Adlers Interpretation als Spannkraft, Auftrieb, Ambition, Mut und Vertrauen in die Überwindung von Schwierigkeiten, Faraday's Interpretation als dem „feeling of being on top of the things“, Jungs Vorstellung von einem Sich-groß-fühlen und vielleicht einer Art Gottgleichheit. Nicht bestätigt wurde die von Freud angenommene Sexualkomponente von Erektion und Coitus.

Die Emigranten zumal sahen Flugträume als Gewinn der Freiheit und Entschluß, nicht nach Mexiko zurückzukehren. Die Ergebnisse der amerikanischen Forscher wurden im Grunde schon durch Artemidor von Daldis vorweggenommen. Abgesehen von der falschen Funktion der Vorhersage, ist die Beschreibung des Flugtraums als Glücks- und Erfolgserlebnis übereinstimmend: freier Entschluß, Erreichung eines Zieles, Energie, Schweben in aufrechter Haltung: Glück.

Diese Trauminterpretationen sind im Grunde einfache und überzeugende

symbolische Ebenen für das, was im Flug real vor sich geht: Loslösung. Daß die Bedeutung des Fliegens so wichtig blieb, auch nachdem man fliegen konnte, zeigt, welche wesentliche seelische Dimension das Fliegen aus eigener Kraft besitzt. Und daß der Flug im Traum bestehen bleibt, während er im wachen künstlerischen Bewußtsein seit dem neunzehnten Jahrhundert zunehmend als Versagen konzipiert wird – was es im Traum freilich auch gibt –, zeigt, wie groß die Diskrepanz geworden ist zwischen der Freiheit der unbewußten Vorstellungen und dem, was ein Künstler gegenüber den Zwängen der Realität noch als darstellbar vertreten kann. Überwindung, Freiheit, Glückszustand haben sich weitgehend aus dem Ikarusthema zurückgezogen.

\*

Zugleich aber hat sich dem Thema von Daedalus und Ikarus im zwanzigsten Jahrhundert ein neuer Bezugsrahmen eröffnet, der wesentlich mit Überwindung und mit dem Vermögen oder Unvermögen zur Befreiung zu tun hat. Es handelt sich um die Psychologie der Generationen und das Vater-Sohn-Verhältnis. Es steht im Mittelpunkt von Herbert Eulenburgs 1912 veröffentlichtem „Ikarus und Daedalus. Ein Oratorium“. Die Flugvorstellung ist hier Sehnsucht nach der Loslösung vom Vater: der Flug, „diese Tat, die vor mir glänzt wie ein Stern aus meiner Kindheit“, „und von Stern fliegend zu Stern / die Seligkeit des Seins zu singen“; aber sie bringt zugleich das untergründige Thema des Ungenügens an sich und vor allem gegenüber dem Vater hervor, die alte Vater-Sohn-Tragödie vom Mut des Vaters und dem Übermut des Sohnes. Es ist nun aber ein Übermut, der gegen den Vater und zugleich gegen sich selbst gerichtet ist. Ikarus sagt von sich: „Ikarus heißt das Bild, nach dem ich alle Steine und Pfeile schleudre vom Morgengrauen bis tief in die Nacht, ewig mein Schicksal beklagend, das gräßlichste, das, ein unseliger Würfel, mir Sterblichem zufiel: Sohn eines Großen zu sein, nachgeboren das Gewaltige zu fühlen und nicht zu vermögen“.

In dem Bild „Daedalus und Sohn“ des 1933 geborenen Samuel Bak (Abb. 10) steht ein griesgrämiger, mißmutiger Alter, die Hände geringschätzig in die Jackentaschen bohrt, vor seinem hilflosen, wie in Eisen geschmiedeten Sohn, dieser, wie im Traum erniedrigt, in Unterhosen vom antiquierten Typ der Kombinationen, ein Gefangener, hilflos und unvermögend.<sup>14</sup> Es ist Ikarus, der Träumer, der nun aber in einer Welt der Effizienz zum Versager geworden ist.

In anderer Weise hat Moritz Baumgartl das gleiche Thema des durch den Vater zum Versagen bestimmten Sohnes 1982 in einem großen Auftragsbild in der Schalterhalle der Landesgirokasse Stuttgart angepackt (Abb. 11). Hier ist der unvermögende Sohn nun tatsächlich noch das Kleinkind, Werkzeug in den Plänen des Vaters. Wie aus dem Inneren eines Flugzeuges sieht man Vater und Sohn, Pilot und Kopilot, wie in einem Cockpit sitzen. Eine gemalte Sicht-



Abb. 10: Samuel Bak, Dädalus und Sohn

betonwand erlaubt kein Zurück. Beide Gestalten können nur durch Fliegen wegkommen, aber der Sohn soll allein fliegen. Der Vater links ist wie der Flieger eines alten Doppeldeckers bekleidet, mit Kappe und Flugbrille, ein mythologischer Richthofen, erfahren, sicher, ein kühler Konstrukteur. Er legt Ikarus den Flügel an den linken Arm an; am rechten ist schon ein blauer Flügel befestigt, Farbe der Weite und der Sehnsucht. Der linke Arm wird in der Eisenverschienung zum gelähmten Arm, eine „Kinderlähmung“. Das Kind ist fast haarlos, kaum dem Babyalter entwachsen und in der Planung des Vaters eine Gliederpuppe. Das Kind soll allein fliegen, der Vater ist ohne Flugapparat. Links auf der Betonbrüstung liegen die Flaumfedern des verlassenen Nestes und rechts eine Pfauenfeder, die dem Pfau nie zum Fliegen getaucht hat. Moritz Baumgartl, mit dem ich über sein Bild sprach, erwähnte Abrahams Opferung Isaaks. Der Positivismus der rein technischen Machbarkeit drückt sich im kühl messenden Blick des Vaters aus. Auch in Baumgartls Bild hat man also das hilflose Kind eines völlig nach der Rationalität gehenden Vaters, die allerdings hier nun als totale Verblendung erscheint. Abraham-Daedalus bestimmt über sein Kind und schickt es in sein Schicksal. Die eindeutige Vater-Sohn-Thematik dieses Bildes macht es in der Schalterhalle der Bank einsam, denn es verherrlicht weder das Maßhalten noch den unternehmerischen Aufflug. Es denunziert den Vater. So ist es im erweiterten Sinne eine Kritik an der Welt der „Alten“.

Solches ist das letzte Ergebnis der Trennung beider Personen, die mit der Renaissance begonnen hatte. Zugleich muß hier aber noch auch auf die ungewöhnliche Sicht in James Joyce's „Ulysses“ hingewiesen werden, in dem der künstlerische und denkende (Stephan)-Daedalus eben auch selbst einen „geistigen Vater“ sucht, Bloom-Ulysses, den „schützenden Helfer und Versther im praktischen Leben“ (Carola Giedion-Welcker).<sup>15</sup> Damit wird die Gestalt des mythischen Daedalus selbst hineingestellt in die Vorstellung von einer su-

Abb. 11: Moritz Baumgartl, Daedalus und Ikarus, 1981/82, Stuttgart, Landesgirokasse



chenden Wanderung, in der er, der den Vater sucht, selbst auch Sohn ist, wie bei Joyce eben auch in seinem Daedalus die Wesenszüge des Ikarus mit gebornen sind, ungeschieden vom Vater.

\*

Skepsis und Desillusion, Scheitern an der Realität und Einholung einer neuen, melancholisch sich färbenden „regressiven Utopie“, das waren die Eigenschaften, die sich mit Ikarus seit dem Beginn des neunzehnten Jahrhunderts verbunden. Die Sohn-Vater-Problematik ist dabei eine besondere Ausformung des Gefühls des Unvermögens in Ikarus.

Die deutlichste Ausformung des Unvermögens zum Aufflug findet sich aber in solchen Darstellungen, in denen Ikarus sich hochstreckt und zugleich am Boden kleben bleibt. Die Erde läßt ihn nicht los. Man denkt an Artemidor von Daldis: „Am allerschlimmsten und übelsten ist es, fliegen zu wollen und es nicht zu können ...“. In Helmüt Riegers graphischer Beilage zu seinem Buch „Der Sturz“, 1979 (Abb. 12), setzt sich ein riesiger Fuß in einem schwächigen Bein fort, das schließlich wie ein dünnes Rauchfähnchen in einem Körperchen mit riesigen Flügeln endet. Und Michael Schwarzes „Ikarus“ von 1978 krankt an einem riesigen herabziehenden rechten Bein, während die Flügel ungeformt in der Bronze steckengeblieben sind (Abb. 13).<sup>16</sup> Michael Ayrton hat Ikarus immer wieder gestaltet und er wurde dabei ein unmenschliches Wesen von fledermausartiger Erscheinung. Nicht der Flug, sondern die Erscheinung des Ikarus als geheimnisvoller „Fremder“ beschäftigt Lynn Chadwick, der der dynamisch und vital gedachten Gestalt eine Einheit aus der schöpferischen Kraft der Natur in Pflanzen, Tieren und dem Menschen geben will.<sup>17</sup> Auch hier ließ sich der Flug des Menschen selbst eigentlich nicht mehr darstellen.



Abb. 12 (l.):  
Helmut Rieger, Ika-  
rus, 1979  
Abb. 13 (r.):  
Michael Schwarze,  
Ikarus, 1978

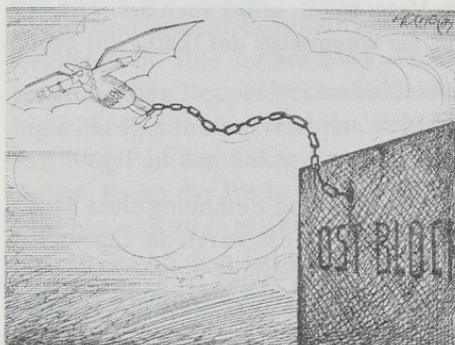
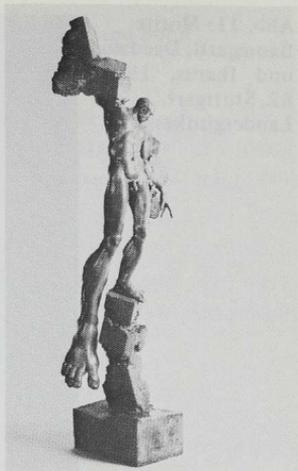


Abb. 14: Karikatur aus der FAZ



Abb. 15: Johannes Grützke, Unser Fortschritt ist unaufhörlich, 1973, Privatbesitz

Politisch wurde das Thema des unvermögenden Ikarus in einer Karikatur der FAZ vom 19.12.1981 ausgeschlachtet (Abb. 14).

Dem Unvermögen aufzusteigen – in der heutigen Vorstellung von Ikarus – ist zur Abrundung des Themas der Gedanke der falschen Einschätzung der Lage an die Seite zu stellen. Ikarus ist ein Thema der Illusionen, und zwar sowohl für solche, die glauben zu fliegen, während sie schon fallen, von oben nach unten, als auch solche, denen vorgemacht wird, sie könnten ebenfalls fliegen, von unten nach oben. Im ersten Fall herrscht die bekannte Skepsis, wie bei Spitzweg, im anderen Fall handelt es sich um die Glücksversprechungen einer die unerfüllten Wünsche stimulierenden Reklamewelt.

Durchaus der Mittel der Reklamewelt bedient sich Johannes Grützke in seinem Bild „Unser Fortschritt ist unaufhörlich“, 1973 (Abb. 15); aber die Mittel der Illusionszüchtung durch Freude, Frohsinn, Übermut und Euphorie werden durch die Form denunziert und stellen sich als falsche Illusion im Sinne



Abb. 16: Hendrick Goltzius, Ikarus, 1588 (B. 259)

sarkastischen Hohns heraus. Grützkes eigene Worte dazu: „Mal bedenken (bedenk doch mal!), die Leistung der Menschheit: Heute – gegen früher! Welch rasende Entwicklung! – Kann man denn auf dem Boden bleiben bei soviel Glück, soviel Erfolg, soviel Fortschritt? Gelingt nicht alles? Siehe, es gelingt: Immer höher, immer weiter, immer schneller! Es fehlen einfach die Worte: Unser Fortschritt ist unaufhörlich! Reißen denn die Hemden unter den Ärmeln? Oder die Nähte an den Hosen? Siehe, sie halten. Springt und gesellt sich ein Knopf etwa dem Fluge der Flugmaschine?“<sup>18</sup>

Der Vergleich mit Goltzius' Ikarus von 1588 (B. 259; H. 307; Abb. 16), der die Grenzen und das Maßhalten nicht kennt und durch den sich Grützke auch anregen ließ, zeigt den Wandel des Ikarusbildes vom mittelalterlichen moralphilosophischen Gedanken des Haltens der Mitte zum neuzeitlichen Zweifel an einem sinnvollen Fortschritt. In der Propagierung des Fortschritts – damit seien die modernen Seligpreisungen berührt – hat die Reklame aber längst den Flugraum vereinnahmt.<sup>19</sup> „On top of things“ im Faraday'schen Sinne bedeutet in der Reklame: eine Führungskraft sein (Abb. 17): „Führungskräfte müssen durch ihren Überblick neue Perspektiven entdecken. Geeignete Informationen ermöglichen einer Führungskraft, über den Dingen zu stehen“ (Ugo Dossi). Süddeutsche Zeitung. Der Schlüssel für qualifizierte Positionen“. Dies gehört in den Bereich der Stimulierung unerfüllter, aber nun als erfüllbar vorgestellter Wünsche: des Fluges von unten nach oben, ein Aufflug zu höherer gesellschaftlicher Position, zu Macht.

Wer Macht hat, hat scheinbar auch mehr Zugang zu erotischen Glückserfüllungen. Wer oben fliegt, dem liegt alles zu Füßen. Auch in diesem Bereich hat die Reklame den Flugraum vereinnahmt. Die nicht belegbare Freud'sche Vorstellung von der Erektions- und Coitusbedeutung des Flugtraumes<sup>20</sup> hat

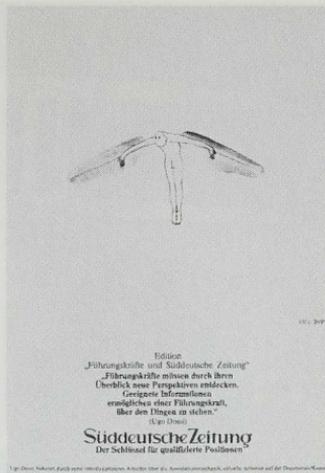


Abb. 17: Reklame der Süddeutsche Zeitung (Der Spiegel, 50/1977)

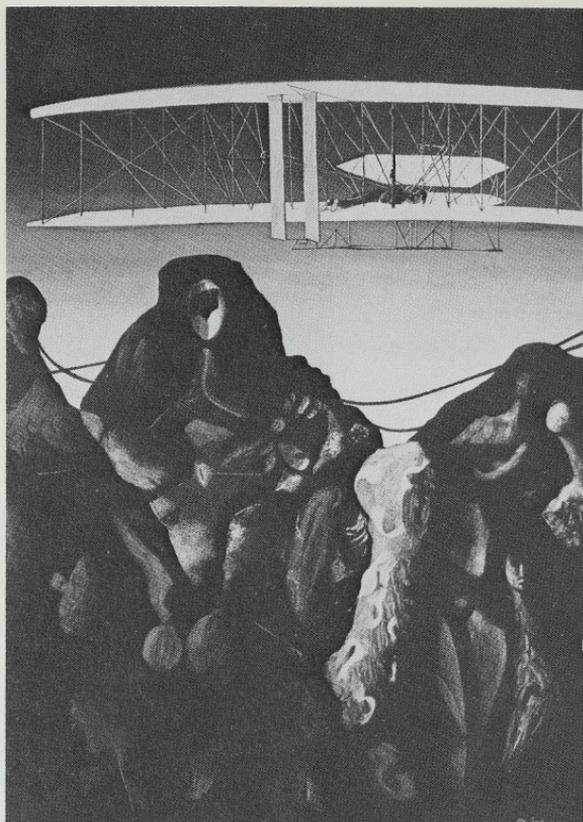


Abb. 18: Mac Zimmermann, Man's Dream of Flight, 1966, Privatbesitz

Abb. 19: Dallas in Wonderland (Playgirl, April 1979)

A PLAYGIRL PHOTOGRAPHER

TELLS ALL...

*Dallas*  
in  
Wonderland:  
THE ADVENTURES OF A  
PLAYGIRL PHOTOGRAPHER  
*Pat Dallas*

**PAT DALLAS**, a free-spirited photographer, actually gets paid for shooting the world's most gorgeous men in the nude...a career most people can only dream of! Read her personal account. You'll love it!

**Only \$9.95**

längst ihre Werbeikonographie geschaffen; aber nicht nur dort.

Auch in einer Zeichnung Helmut Riegers startet Ikarus im Stadium der Erektion zum Flug. Auf das Transzendenzsymbol der Erektion in frühen Kulturen sei hier nur am Rande verwiesen. Und „Man's Dream of Flight“ von Mac Zimmermann (Abb. 18) spielt sich nicht über dunkel lastender Erde ab, wie in den Bildbeischriften zu Rolf Italiaanders Aufsatz „Traum und Alptraum. Die Erben des Ikarus“ in Westermanns Monatsheften, 1978, 2, S. 19/20, steht, sondern über Frauenkörpern, Phallen, Vaginen und Kopulationssymbolen, über die er den Doppeldecker des ersten Motorfluges der Gebrüder Wright, nach einem Foto von 1903, hinwegfliegen läßt. 1910 hatte Gabriele D'Annunzio schon in seinem Roman „Forse che si forse che no“ den Flieger Tarsis

Abb. 20: Ikarus stirbt immer  
(Playboy, 10, 1975)



sich über die erotisch-sexuelle Leidenschaft und Versklavung, in der alle anderen Beteiligten, vor allem die Frauen, zugrundegehen, durch den Flug erheben lassen, wie Ingold schreibt, „indem er sich selbst zum Herrn des Lebens macht und den Tod durch Todesverachtung außer Kraft setzt“. Ingold analysiert die besonderen Beziehungen zwischen Mann, Maschine und Frau bei D’Annunzio: „Der Pilot, für den die Verbindung zwischen Mann, Maschine und Frau zu einem erotischen Komplex geworden ist, vermag die Elevation erst dort zu leisten, wo er die hinreißende Geschwindigkeit des Automobils zugunsten der erhebenden Kraft des mechanischen Flugs aufgibt und sich mit der Maschine gegen die Frau verschwört: die Befreiung von weiblicher Schwer-Kraft – von der Mutter Erde – hat der Flieger durch seine Hingabe an die Apparatur abzugelten“. <sup>21</sup> Mac Zimmermanns Bild wirkt wie die Illustration dazu.

Die Maschine, die für den Flieger konstruiert ist, stellt den Inbegriff dynamischer Allmächtsentfaltung dar. Sie ist ein Trieb-surrogat. So steht dann schließlich Ikarus in einer Anzeige „Dallas in Wonderland“ aus „Playgirl“, April 1979, stellvertretend für „the world’s most gorgeous men in the nude“ auf einem hohen Felsen, und ein Stern geht von seiner Männlichkeit aus: „A career most people can only dream of!“ (Abb. 19)

Sexuelle Allmacht, übertragen auf Flug und Sturz, wird zur Euphorie von Selbstverwirklichung und Selbstvernichtung in einer Trivialerzählung von Rudolf Braunburg in „Playboy“, 10, 1975. Im Looping erlebt ein gewisser, schon älterer Bruck, nachdem seine Frau ihn verlassen hat, die Überwindung und die Euphorie der Selbstvernichtung. Das erotische Moment ist entsprechend den bisherigen Darlegungen stark betont: „Vor ihm tauchte eine mattweiße Wolke auf (Abb. 20), in den Konturen und Farben verwischt ...; es war Karin, die ihre Schenkel öffnete, weit auftat, und er hinein mit einhundertfünfundzwanzig PS ...“. Das Flugzeug, eine Bucker, heißt sinnigerweise „Jungmann“: „Jungmann bäumte sich wie eine Roboterin im ersten Orgasmus“. Der Flug wird hier als Orgasmus-Surrogat aufgetischt, die Roboterin wird zum Ideal.



Abb. 21: William Rimmer, Evening: Fall of Day, Boston, Museum of Fine Arts

Interessant an der bildlichen Darstellung des Jungmann-Ikarus ist dabei seine eigentliche Geschlechtslosigkeit. Die Geschlechts-Unanfälligkeit ist immer wieder als eine wesentliche Eigenschaft des Heros vorgestellt worden. Sie gilt auch für den ikaroiden Superman, sicher nicht nur, weil zum Leserpublikum vor allem Kinder gehören. Der Held darf keine privaten Regungen zeigen. Man erinnere sich an den Heros Hitler, der sich frei von solchen Regungen gesehen haben wollte. Die „wahre“ Freiheit des heroisch ikaroiden Mannes liegt, wie bei D'Annunzio letztlich auch, in seiner Freiheit von der Geschlechtlichkeit. Sie verband sich im neunzehnten Jahrhundert den metaphysischen Sehnsüchten einer vom Welt- und Geschlechtsekel befallenen dekadenten Gesellschaft.<sup>22</sup> Über das Bild „Abend“ von William Rimmer (1816-1879) im Museum of Fine Arts in Boston (Abb. 21) schreibt Philippe Jullian in „Mythen und Phantasmen in der Kunst des Fin de siècle“, Berlin 1971: „Der geschlechtslose Athlet, der Gustave Doré mehr verdankt als William Blake, verrät recht naiv die metaphysischen Sehnsüchte eines amerikanischen Zeitgenossen Moreaus“. Warum, so fragt man sich bei der Gegenüberstellung des Trivialbildes des „Jungmann-Ikarus“ und des Bildes von Rimmer, kommt es zu dieser „idealen“ Überhöhung des geschlechtslosen Helden? Im Fluge befreit sich Ikarus von seiner Geschlechtlichkeit. Jenem Bruck ist seine Maschine wichtiger als seine Frau. Solche Ikaroi entstehen aus der *Décadence* mit ihrem vom Sündenbewußtsein geprägten Verdrängungsmechanismus und der daraus folgenden Verachtung der Frau als eines angeblichen geschlechtlichen Wesens im Vergleich zur Idealität des Mannes. Es ist Frauenverachtung aus Schwäche. So erfährt Ikarus seit dem neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert schließlich in dieser letzten Wendung seines Schicksals die traurigste Form von Eskapismus.

Mit der Freiheit und Schwerelosigkeit im Flug hebt sich in der Vorstellung des Tag- und Nachtträumers auch die Zeit auf. Dem Science-Fiction-Roman



Abb. 22: Lufthansa-Reklame (aus: DIE ZEIT)  
Abb. 23: Christian Schneider, Lindbergh-Allégorie, 1976

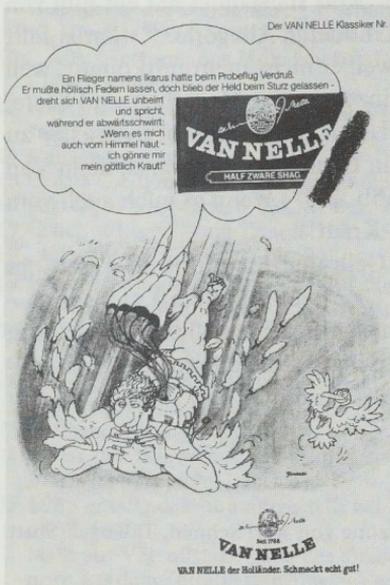
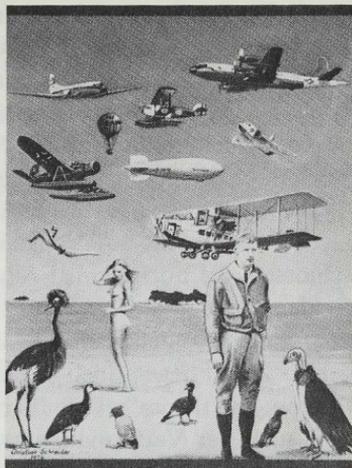


Abb. 24: Van Nelle – Reklame (Der Spiegel, 12/1981)



Abb. 25: Rainer Fetting, Ikarus bügelt II, 1983

ist so auch die Möglichkeit des Fluges ins Gestern gegeben. So begegnet ein gewisser Professor Robert Lintberg – die Namenswahl kommt natürlich nicht von ungefähr – im Jahre 1992 Daedalus auf der Insel Kreta. Es ist ein Flug ins Gestern in einem Trivialroman der Zeitschrift „Zeitkugel“, Heft 22. Das Einzige, was daran bemerkenswert ist, ist die Zeitlosigkeit des Fluggedankens. Daß diese Wachträume um den Flug aber gerade in letzter Zeit so stark auftreten, hängt mit der Entzauberung des Himmels zusammen, die ebenso in der

verstärkten Science-Fiction-Filmproduktion konterkariert wird. So wie Spurensuche, Sensibilisierung, private Mythologie, Selbsterfahrungsperformance nicht das Vorhandensein, sondern das Desiderat dieser Möglichkeiten anzeigen, so zeigt die Ikarusthematik, auch wenn der Fuß zu schwer wird und der Aufstieg nicht gelingt, also auch in der Skepsis dieses Themas, letztlich immer noch das Bedürfnis nach Freiheit an.

Die Überschau über dieses Thema, die natürlich nur den Anspruch auf Akzentsetzung, nicht auf Vollständigkeit erhebt, wird mit vier Beispielen abgeschlossen, die noch einmal Akzente auf das Bisherige setzen sollen. Aus einer Reklame der „Zeit“ (Abb. 22) spricht die Position der reinen Technik, des vom Sohn geschiedenen Daedalus mit dem Hochmut des Effizienten: „Heute gehört zum Fliegen noch ein bißchen mehr als Idealismus. Der Wille zur Perfektion. Lufthansa“. Daß Ikarus abstürzt, ist in der Welt der Technisierung und auch der Verfremdung zwischen den Menschen, sicher auch auf Grund einer abnehmenden Phantasie, kein Wunder: Rolf Italiaander hat ein Bild von Christian Schneider, 1976, reproduziert: Lindbergh-Allegorie.<sup>23</sup> Ikarus fällt aus dem Himmel der Fluggeräte, offenbar weil er nicht mehr mitkommt, weil er aufgibt,<sup>24</sup> während am Strand die Vereinzelung der Menschen und Tiere, man beachte den Geier und das Pin-up-Girl, den Sturz noch begreiflicher zu machen scheinen (Abb. 23). Es ist aber kein Grund zur Besorgnis, denn Van Nelle-Tabak hilft über den Sturz hinweg (Abb. 24): „Wenn es mich auch vom Himmel haut – ich gönne mir mein göttlich Kraut!“.

Daß Ikarus vor den Fanalen eines Rot, Gelb und Blau in Rainer Fettings Bild „Ikarus bügelt II“, 1983 (Abb. 25),<sup>25</sup> nun am Bügelbrett steht und – wenn ich das Bild richtig interpretiere – seine ganze Energie kompensatorisch und zugleich voller Aggression in diese Arbeit legt, ist angesichts seines geschilderten Schicksals kein Wunder mehr.

## Anmerkungen

- 1 Kritische Berichte, 12, 1984, Heft 2, S. 5-35
- 2 Les fleurs du mal, L'Albatros; in der Übersetzung von Karl Schmid, Tübingen/Stuttgart o.J.
- 3 Fleurs du mal; Übersetzung K. Schmid, a.a.O.
- 4 Fleurs du mal, Elevation; Übersetzung K. Schmid, a.a.O.
- 5 Achim v. Arnim, C. Brentano, Des Knaben Wunderhorn, 1806/08.
- 6 Um 1875; s. Jens Christian Jensen, Carl Spitzweg, Köln 1971, S. 92; ferner: Fliegen – ein Traum. Faszination – Fortschritt – Vernichtungswahn, Recklinghausen 1977, Nr. 191 (Ausst.-Katalog); Rolf Italiaander, Traum und Alptraum. Die Erben des Ikarus. In: Westermanns Monatshefte, Februar, 2/1978, S. 20.
- 7 so wie man auch von der elenden Banalität des Todes bei einem Flugzeugabsturz sprechen kann.
- 8 Max von Eyth, Der Schneider von Ulm, 1906.
- 8a Robert Vivier, Frères du ciel, Quelques aventures poétiques d'Icare et du Phaéton, Brüssel 1962.
- 8b Siehe zur Bedeutung des Mythos in einer hochtechnisierten Welt: Friedrich Karl Schumann, Mythos und Technik, in: Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nord-

- rhein-Westfalen, Geisteswissenschaften, Heft 49, 32. Sitzung am 13. Juli 1955 in Düsseldorf, Köln/Opladen 1958. Der Beitrag handelt von der Bedrohung durch die Technik als einer Gewalt, die dem Menschen nicht voll verfügbar ist: „Bei dem das antike Denken schon früh beschäftigenden Flugproblem – im Mythos von Daidalos und Ikaros – ist die Frage der Erlaubtheit oder Verwerflichkeit der Grenzüberschreitung besonders deutlich gegenwärtig“. In der Diskussion äußerte sich Prof. Dr. Ing. Wilhelm Fucks u.a. folgendermaßen zur Entwicklung der Technik: „Es wird und kann niemand bremsen ... Eine Hemmung der technischen Expansion würde wirtschaftlich, soziologisch und politisch chaotische Zustände im Gefolge haben“. Aus der heutigen Sicht der ökologischen Bedrohung wirkt diese neunundzwanzig Jahre zurückliegende Stellungnahme rührend frohgemut.
- 9 Panamarenko, Ausstellungskatalog Berlin-Otterlo-Brüssel, 1978, S. 131 ff. (Lucius Grisebach); von dort auch die Abbildungsvorlagen.
- 10 Panamarenko-Katalog, S. 65.
- 11 Felix Philipp Ingold, Künstler und/oder Ingenieur? Zu Panamarenkos Flugstudien und Flugobjekten, in: Kunstnachrichten, 12, Heft 5, Juli 1976, S. 129 ff.; siehe auch ders., Literatur und Aviatik, Suhrkamp Taschenbuch 576, 1980; ebenso Grisebach im Panamarenko-Katalog.
- 12 Holzstich von Frichon, nach 1863, Paris, Musée de l'Air; aus „Leichter als Luft, Zur Geschichte der Ballonfahrt“, Westfälisches Landesmuseum f. Kunst u. Kulturgeschichte, Münster 1978, S. 262, Abb. 543 (Ausst.-Katalog).
- 12a Aus: Westermanns Monatshefte, Februar 2/1978, S. 16, nach einer Aufnahme von Claus Bichlmeier.
- 13 Ausstellungskatalog „Vooth – Boot aus Stein“, Nürnberg 1983; siehe dort den Beitrag von Helmut Schneider, Haus für Ikarus, S. 29 ff.
- 14 Italiaander, a.a.O., Abb. S. 26.
- 15 Carola Giedion-Welcker in der Einführung zum „Ulysses“ der dtv-Ausgabe 1956.
- 16 aus: Das Kunstwerk, 6, XXXI, Dez. 1978, Abb. S. 54.
- 17 siehe: „Fliegen – ein Traum“, Nr. 45 und Abbildung.
- 18 „Fliegen – ein Traum“, Nr. 94.
- 19 Die entscheidenden Hinweise auf die Reklame und den Bereich der Trivial-Literatur verdanke ich Rudolf Veit M.A., Stuttgart. Ohne seine Hilfe würde Wesentliches fehlen.
- 20 Sigmund Freud, Die Traumdeutung, 1900 (Freud-Studienausgabe II, Frankfurt a.M. 1973, S. 384 ff.).
- 21 Ingold, Literatur und Aviatik, op.cit., S. 31.
- 22 Es sei auf Mario Praz, La carne la morte e il diavolo, Florenz 1976, verwiesen.
- 23 Italiaander, a.a.O., S. 23.
- 24 Es ist der Ikarus aus der Bildfolge von Carlo Saraceni, die ich im ersten Teil dieses Beitrages abgebildet habe.
- 25 1983 entstanden und ausgestellt bei Raab-Galerie, Berlin; abgebildet in: Kunstforum, 65, 9, 1983.
- Mehr zur Vervollständigung des unübersehbaren Materials zur Ikarus-Thematik sei hier noch aus dem Zettelkasten hingewiesen auf Hans Erni's Ikarussturz I, 1940; Vol, 1940; Le Nouvel Icare, 1941; Joyce a tort, 1944; Le Vol en Rêve, 1945 (siehe Claude Roy, Hans Erni, Genf 1955). Zu nennen wäre auch ein Ikarus-Mosaik von Atila in Orthez (pyr. atl.), 1976 (frdl. Hinweis von Reinhard Döhl, der mich auch auf Friedhelm Döhls Ballett „Ikaros“ von 1977/78 aufmerksam machte). Schließlich gehört in das Thema des scheiternden Ikarus der „Preußische Ikarus“ von Wolf Biermann, der am preußischen Adler und dem Stacheldraht leidet und abstürzt, wenn er in den Westen müßte, ein Ikarussturz des Dichters durch die deutsche Teilung (s. Wolf Biermann, Ballade vom preußischen Ikarus, Lieder, Gedichte, Prosa, Köln 1978).
- Während der Drucklegung dieses zweiten Teils wies mich Franz-Joachim Verspohl auf Joseph Leo Koerners Buch „Die Suche nach dem Labyrinth. Der Mythos von Dädalos und Ikarus“, Suhrkamp, Frankfurt am Main 1983, hin. Das Buch konnte nicht mehr berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu mir hat Koerner stärker den gesamten Daedalus-Mythos und die dialektische Deutung von Labyrinth und Flug in

ihrem Zusammenhang im Auge. Die Gesamtheit der Interpretationen und Rezeptionen macht für ihn, der sich auch mit der Ursprungs-Struktur auseinandersetzt, auch die Gesamtheit des Mythos aus, den er vor allem als Mythos der Kunst und des Künstlers und der Problematik der Vater-Suche und Vater-Lösung im Leben des Künstlers interpretiert. Auch für mich liegen alle Rezeptionen im Mythos selbst begründet, ich betone aber stärker die Zeitlichkeit der Schwerpunktsetzungen in den Rezeptionen des Mythos und dies besonders gerade für die beiden Schwerpunktsetzungen Koerners. Die Problematik von Daedalus = Technik, Ikarus = Imagination und die Scheidung des Paares im Barock kommt dabei bei Koerner kaum zur Sprache. Auch liegt die wichtige Interpretation des Dichters als Ikarus am Beispiel Miltons chronologisch spät, wie die früheren Beispiele der Renaissance zeigen, als sich das Bild des unklugen und ungehorsamen Sohnes im Mittelalter bereits zu dem des poetischen, imaginativen, künstlerischen gewandelt hatte (im Gegensatz zu Koerners Annahme auf S. 125). Koerners Buch hat seine Höhepunkte in der Milton- und Joyce-Analyse und ebenso in der Interpretation des Labyrinths und des Fluges als der Dialektik des „Wanderers im Bereich der Erfahrung“ (S. 20) und der Freiheit des Auffluges als „Selbstverwirklichung im künstlerischen und geistigen Leben“ (S. 19), ist darin aber auch zeitgebundener als Koerner dies erkennen läßt. Die Dialektik von Labyrinth und Flug könnte übrigens vielleicht die Gesten von Daedalus und Ikarus in van Dycks Bild (Teil I, Abb. 4) erklären, die diejenigen Platons und Aristoteles' aus Raffaels „Schule von Athen“ wiederholen.

## Fotonachweis

1 aus: Jensen, Carl Spitzweg, 1971; 2-5 aus: Panamarenko, Ausst.-Kat. 1978; 6 aus: Leichter als Luft, Ausst.-Kat. 1978; 7 aus: Westermanns Monatshefte 2/1978; 8,9 Helmut Rieger, Der Sturz, 1979; 10 aus: Westermanns Monatshefte 2/1978; 11 Landesgirokasse Stuttgart; 12 Verfasser; 13 aus: Das Kunstwerk 6, XXXI, 1978; 14 aus: FAZ; 15 Privatbesitz; 16 Verfasser; 17,24 aus: Der Spiegel, 50/1977, 12/1981; 18 aus: Fliegen ein Traum, Ausst.-Kat. 1977; 19 aus: Playgirl, April 1979; 20 aus: Playboy, 10, 1975; 21 Boston, Museum of Fine Arts; 22 aus: DIE ZEIT; 23 aus: Westermanns Monatshefte 2/1978; 25 aus: Kunstforum 65, 9, 1983.