

# *Die Aeroplane in Brescia.* Kafka und Brod zwischen Flugversuchen und Schreibexperimenten

Alexander Honold

Doi: 10.82007/CF.2026.KAF.05

Schon in seinen Anfangsjahren wurden mit der Entwicklung von Automobil und Flugzeug die Gründe dafür gelegt, dass das 20. Jahrhundert das Zeitalter einer nie gekannten Mobilität werden würde. Die mechanisierte und durch einen Verbrennungsmotor angetriebene 'selbstbewegende' Pferdekutsche erschloss den Individualreisen neue Erfahrungsdimensionen der Kraft, Reichweite und Beschleunigung. Noch rascher mauserten sich die zunächst skurril anmutenden Experimente mit den fliegenden Klapperkisten zu der wohl folgenreichsten Eroberung der Moderne<sup>1</sup>, dem motorisierten Vorstoß in die Lüfte nach dem ganz auf die Geschwindigkeit setzenden Prinzip 'schwerer als Luft'.

Seit den bald legendär gewordenen ersten Flugversuchen, welche die Brüder Wilbur und Orville Wright aus Dayton, Ohio, im Oktober des Jahres 1900 zunächst mit einem Doppeldecker-Gleitflugzeug, sodann am 17. Dezember 1903 erstmals mit einer motorisierten Flugmaschine unternommen hatten, war der uralte Menschheitstraum vom Fliegen in greifbare Nähe gerückt, waren die Weiterentwicklung der Fluggeräte und das Erreichen nennenswerter Flugleistungen nur mehr eine Frage der Zeit. Vergleichbar mit dem Durchbruch des industriellen Automobilbaus stand auch die Konstruktion des 'Aeroplans' in einer Art von magischer Koinzidenz mit dem Anbruch des neuen Säkulums, die motorisierten Vehikel der Straße und der Lüfte wurden zu Leitsymbolen der neuen Zeit<sup>2</sup>. Die Brüder Wright hatten als Fahrradmechaniker und Konstrukteure begonnen; um ihre Werkstatt ausbauen und die Entwicklung von Flugzeugen vorantreiben zu können, nahmen sie Kontakt mit diversen Regierungen auf und boten ihre Fluggeräte nach 1905 der US-Armee, der französischen Armee und den Kriegsministerien Italiens, Deutsch-

<sup>1</sup> Der Beitrag greift zurück auf Darstellungen im Rahmen einer Monographie zur Literatur des Ersten Weltkriegs; vgl. Alexander Honold, *Einsatz der Dichtung. Literatur im Zeichen des Ersten Weltkriegs*, Vorwerk 8, Berlin 2015.

<sup>2</sup> Thomas Kuchenbuch, *Die Welt um 1900. Unterhaltungs- und Technikkultur*, J.B. Metzler, Stuttgart 1992.

lands, Russlands und Japans zum Kauf an. Die Behörden verlangten ausgiebige Demonstrationen und gaben bestimmte Leistungsziele vor, welche die Flughöhe, Länge und Dauer betrafen und auch den Nachweis von Kapazitäten zur Beförderung von Personen und Lasten erforderten<sup>3</sup>. Bald beteiligten sich auch andere Konstrukteure und Flieger an solchen Demonstrations- und Wettflügen, bei welchen binnen kurzer Zeit immer anspruchsvollere Kriterien eingeführt, immer neue Rekorde aufgestellt wurden.

Gut fünf Jahre nach den ersten motorisierten Hüpfern Orville Wrights gelang es am 25. Juli 1909 dem Franzosen Louis Blériot, mit einem einsitzigen Monoplan in vierzig Flugminuten den Ärmelkanal von Calais nach Dover zu überqueren. Dieser Flug wurde von Zeitungen und Zeitschriften enthusiastisch kommentiert und als epochales Ereignis gefeiert<sup>4</sup>. London und Paris bereiteten dem Fliegerhelden triumphale Empfänge; in Italien wollten ihn Marinetti und D'Annunzio, die bald ihre eigenen politisch-ästhetischen Strategien mit dem Thema der Fliegerei verfolgten, zum Phänotyp eines neuen, aristokratischen Herrenmenschen überhöhen. Der Gefeierte selbst zog sich, nach Misserfolgen und einem schweren Absturz, schon zu Ende des Jahres 1909 aus der Rolle des aktiven Wettkampf- und Sportpiloten zurück und verlegte sich auf den Flugzeugbau, in dem er in den folgenden zweieinhalb Jahrzehnten für die französische Luftfahrtindustrie als leitender Konstrukteur und als Unternehmer tätig war. Für immer aber würde der Kanalflug Blériots eigentliche Großtat bleiben, eine Jahrhundertleistung, die im Rückblick «den Rang und die Funktion einer poetischen Metapher» gewann<sup>5</sup>.

Auf seinem Zenit stand Blériots Ruhm im Spätsommer 1909. Auch Kafkas Freund Max Brod gehörte seinerzeit zu den frühen Bewunderern der neuen Aviatik und veröffentlichte im August 1909 einen lapidar mit *Blériot* betitelten Artikel in der Zeitschrift «Die Gegenwart». Fasziniert beschreibt Brod eines der Plakate, die den erfolgreichen Flieger auf seinem Werbefeldzug für das Abenteuer einer Motorisierung der Lüfte zeigen: «eine Lampe, die auf ihren Schrauben wie ein Automobil auf seinen Rädern zu rollen scheint, vorwärts, weil ein breiter Lichtstrahl vorwärts aus ihr dringt, angetrieben noch dazu von einem kleinen roten Teufelchen. Und dessen Schwanz ist Blériots Namenszug»<sup>6</sup>. In diesem

<sup>3</sup> Peter Demetz, *The Air Show at Brescia, 1909*, Farrar, Straus and Giroux, New York 2002, dt. Übers. v. Andrea Marenzeller, *Die Flugschau von Brescia. Kafka, d'Annunzio und die Männer, die vom Himmel fielen*, Paul Zsolnay Verlag, Wien 2002, S. 44 f.

<sup>4</sup> Felix Philipp Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927*, Suhrkamp, Frankfurt a.M. 1980, S. 86-91.

<sup>5</sup> *Ebd.*, S. 91.

<sup>6</sup> Max Brod, *Blériot*, in «Die Gegenwart» (1909), Wiederabdruck in *Das bunte Buch*, Kurt Wolff Verlag, Leipzig 1914, S. 126-130: 126.

Bildeindruck ist die 'amphibische' Phase der frühen Flugtechnik, ihre Ableitung aus den mechanischen Prinzipien des Fahrrads, des Automobils oder sogar aus der kinematographischen Projektion, zu einem emblematischen Programm erhoben. Für Blériot war der Lichtkegel ein persönliches Markenzeichen, hatte er sich doch schon vor seinem Rekordflug einer größeren Öffentlichkeit bekannt gemacht durch den Vertrieb selbstkonstruierter Automobilscheinwerfer.

Einem Filmprojektor nicht unähnlich, strahlte Blériots Scheinwerfer-Schriftzug mit seinem markanten Lichtkegel nicht nur Helligkeit aus, sondern vermittelte zugleich etwas von der Dynamik und Mobilität der neuen, noch allseits bestaunten Luftfahrt-Vehikel. Im Kontrast zur technischen Apparatur ist es die eher schlichte, lässige Attitüde des modernen Heldentypus, welche Brod in seinem Porträt des Fliegers beeindruckt.

Da steht der Aviateur mit anderen Herren vor irgend einem Teil seines Apparates, der zufällig auf dieser Photographie mit all dem Gestänge und der Luft dazwischen den Effekt eines hohen Bohrturms, aber liegend, macht. Auf anderen Bildern hängen zwei Fahrräder unter der Maschine, vielleicht sind sie sehr unwesentlich, aber dem Laien, mir, fallen sie unauslöschlich auf<sup>7</sup>.

Aufs Lichtbild gebannt, sind die technischen Behelfe und mechanischen Herkunftsmodelle der Flugmaschinen in nüchterner Sachlichkeit zu erkennen. Die wundersamen Leistungen hingegen von Pilot und Gerät sind photographisch noch unzureichend dokumentierbar und müssen von den Betrachtern hinzugedacht werden. Allerdings waren im Frühjahr desselben Jahres bei Rom sogar bereits die ersten Filmaufnahmen in der Luft, von einem Flugzeug Wilbur Wrights aus, gemacht worden. Flug- und Kameratechnik strebten frühzeitig nach einer Verbindung; nur wenigen Zuschauern war es seinerzeit vergönnt, das Spektakel fliegender, von insektenartigen Drahtgestellen umgürteter Menschen selbst in Augenschein zu nehmen.

Der Name Blériot reihte sich früh schon ein in die später von technikbegeisterten Autoren wie Blaise Cendrars und Bert Brecht literarisch fortgeführte Linie jener demiurgischen Helden der Moderne, welche die ganze Welt in den Kegelstrahl einer künstlichen Projektion tauchten. Was in den späten Zwanzigern der Atlantik-Überflieger Charles Lindbergh für Brechts Radiotheorie bedeutete – eine prominente und suggestive Synthese von Akteur, Bewegung und Medium –, das konnte knapp zwanzig Jahre zuvor der Unternehmer Blériot mit seiner emblematischen Leuchtkraft für die klassische mechanische Welt der Fahrräder

<sup>7</sup> *Ebd.*

und Automobile darstellen. Sowohl für die Automobiltechnik wie für das Fluggerät ist der Schweinwerfer ein durchaus treffendes Bildzeichen: Geschwindigkeit, Helligkeit, Motorenkraft durchdringen die Weite, die Nacht und auch die Luftregionen auf zuvor ungebahnten Wegen. Wie beim Kinematographen die ausgestrahlten Bilder, so gleitet beim Autoscheinwerfer der angestrahlte Bildausschnitt vor dem Fahrzeug auf gleichsam unsichtbaren Schienen, die im Bewegungsvorgang selbst erzeugt werden und nur während seiner Dauer Bestand haben. Max Brods Beobachtungen zur Werbeästhetik des Blériotschen Autorscheinwerfers tauchen Jahre später wieder auf in der Beschreibung einer nächtlichen Fahrt durch München, welche die Freunde Brod und Kafka 1911 für ihren gemeinsamen Reiseroman *Richard und Samuel* verwenden wollten. Aus der Sicht Kafkas (und dessen Aufzeichnungen und Assoziationen nutzend) notiert Brod fortlaufend Ähnlichkeiten jener abenteuerlichen Eskapade mit Szenen des von Kafka geschätzten Spielfilms *Die weiße Sklavin*<sup>8</sup>. Ein suggestiver Gleichklang der Autofahrt mit einer ablaufender Filmspule entsteht: «Die Pneumatics rauschen auf dem nassen Asphalt wie der Apparat im Kinematographen. Wieder diese 'weiße Sklavin'»<sup>9</sup>.

Der Film, das Autofahren und auch die Aeroplane unterliegen in ihrem Bewegungsrausch dem Zwang des rasanten Vorlaufs, bei dem jeder Stillstand zur sofortigen Ernüchterung führen würde. Das zeigte gerade der dramatische Entwicklungsschub motorisierter Flugversuche, den Kafka und Brod als staunende Besucher bei einer oberitalienischen Flugschau 1909 miterleben konnten, die damit zu den ersten literarischen Zeitzeugen der neuen Technik überhaupt gehörten. Der Durchbruch des Prinzips, die Schwerkraft mit Flugmaschinen der Bauart 'Schwerer als Luft' zu überwinden, setzte alles auf die Faktoren der hohen Fahrt- bzw. Fluggeschwindigkeit und auf die schnittige, vogelgleiche Formgebung der Tragflächen. Statt des Schubpropellers der Wrights wurden bald nur mehr Frontantriebs-Propeller eingesetzt. Mit Blériot, dem Brasilianer Alberto Santos Dumont und anderen Fliegern aus Frankreich, Dänemark, Deutschland und Italien erfuhren die motorisierten Flugmaschinen rasch internationale Verbreitung, zunehmende Beachtung und Förderung. In den letzten Vorkriegsjahren, demnach überhaupt nur gerade erst nach dem zweiten Jahrfünft des motorisierten Fliegens, gehörte die technische, die sportlich-abenteuerliche und sodann auch die militärische Dimension der Flugmaschinen bereits zu den intensiv bespielten neuen Expansionsräumen der Moderne.

<sup>8</sup> Vgl. Hanns Zischler, *Kafka geht ins Kino*, Rowohlt, Reinbek 1996, S. 47-60; Peter-André Alt, *Kafka und der Film. Über kinematographisches Erzählen*, C.H. Beck, München 2009, S. 93 f.

<sup>9</sup> Max Brod – Franz Kafka, *Unser Millionenplan «Billig»*, in BKR, S. 189-192: 198 f.

Für die Fliegerei sowohl wie auch für die Kunst der Moderne hat man mit guten Gründen das Jahr 1909 als ein Epochenjahr bezeichnet, denn es markiert die bemerkenswerte Koinzidenz verschiedenster Bestrebungen, Erfindungen und Ereignisse, die allesamt einem «Kult der Maschine» zuzurechnen sind<sup>10</sup>. Ausgerechnet der junge Franz Kafka, der mit seinen 26 Jahren noch in den Anfängen eines wirklichen Schriftstellerlebens steckte und in Prag ein bescheidenes Zimmer im Hause der Familie bewohnte, wurde im Herbst jenes Jahres durch Zufall oder glückliche Umstände zu einem unmittelbaren Zeitgenossen dieser Entwicklungen, welcher die Eroberung der Lüfte aus nächster Nähe miterleben konnte und sich sogar als einer der ersten Chronisten und Kommentatoren der Fliegerei betätigte. Auf einer zusammen mit Max Brod und dessen Bruder Otto unternommenen Ferienreise an den Gardasee im September 1909 besuchte Kafka eine internationale Flugschau, die bei dem oberitalienischen Städtchen Brescia unter großer Aufmerksamkeit der Presse und eines illustren italienischen Publikums stattfand, und bei der zahlreiche Prominente, darunter auch der Opernkomponist Giacomo Puccini und der Schriftsteller Gabriele D'Annunzio, anwesend waren. Durch eine Zeitungsnotiz auf das angekündigte Spektakel aufmerksam geworden, hatte sich die kleine Reisegruppe spontan (und offenbar auf Betreiben Kafkas) entschlossen, vom Gardasee aus in das nicht weit entfernte Brescia weiterzufahren, um sich dort die Flugdarbietungen anzusehen<sup>11</sup>.

Max Brod und Franz Kafka besuchten die Veranstaltung nicht nur aus einer gewissen Faszination für die Vorführungen bekannter Akteure und neuester Entwicklungen des Flugsports. Sie fassten sogleich auch den Plan, aus ihren Beobachtungen und Erlebnissen dieses Schauspiels aktuelle Berichte für deutschsprachige Zeitungen oder Zeitschriften anzufertigen. Genauer gesagt war es Brod, der diese Verabredung aufbrachte und dabei, weder zum ersten noch zum letzten Male, dem konzertierten Reisen und Schreiben des Gefährten die entscheidenden Impulse setzte.

Schon in Prag, beim Aufbruch zur gemeinsamen Reise, hatte Max Brod den Freund zum literarischen Wettstreit im Abfassen von Reiseaufzeichnungen zu stimulieren versucht, indem er Kafka «ein kleines braungebundenes Notizbuch überreichte» und für sich selbst ein «ganz ähnliches hervorzog». So halten Brods Erinnerungen jenen Moment fest: «'Wir werden parallele Reisetagebücher führen' erklärte ich mit Entschiedenheit. Und tatsächlich erlebte ich die Freude, daß Franz

<sup>10</sup> Zu diesem «Kult der Maschine» des Jahres 1909 vgl. Philipp Blom, *Der taumelnde Kontinent. Europa 1900-1914*, Hanser, München 2009, S. 287.

<sup>11</sup> Hartmut Binder, *Mit Kafka in den Süden. Eine historische Bilderreise in die Schweiz und zu den oberitalienischen Seen*, Vitalis, Prag 2007, S. 39, 42.

meinen Gedanken begeistert aufgriff»<sup>12</sup>. Eine literarisch produktive Folge dieses Einfalls waren die nach Ende der Reise entstandenen Reportagen beider von der Flugschau zu Brescia. «Aus den Notizen, von denen sich ein Teil erhalten hat, entstand unsere erste Gemeinschaftsarbeit, die Beschreibung des ersten Flugmeetings, das wir in Brescia (gemeinsam mit meinem Bruder Otto) in herrlicher Ferienfreude erlebten»<sup>13</sup>. Nicht eine Gemeinschaftsarbeit indes waren die beiden Flugschau-Impressionen, sondern durchaus konkurrierende Schreibprojekte, bei der die Freunde ihre Beobachtungsgabe, Beschreibungs- und Inszenierungskunst in freundlichem Wettstreit unter Beweis stellten.

Das war ein Ansporn, wie ihn Brod auch sonst auf die zögerliche Produktion des Freundes auszuüben liebte. Während der drei Jahre jüngere Max Brod bereits mehrere literarische Werke publiziert hatte und auch als Theater- und Musikkritiker hervorgetreten war, trug sich Kafka zwar schon seit einigen Jahren mit literarischer Erzählprosa (von 1904 datiert die Niederschrift der ersten Fassung von *Beschreibung eines Kampfes*; von 1907 die erste Fassung der *Hochzeitsvorbereitungen auf dem Lande*)<sup>14</sup>, fühlte sich aber durch die ebenfalls 1907 eingegangene Anstellung bei einer Versicherungsgesellschaft hinsichtlich der Möglichkeiten literarischen Schreibens stark eingeschränkt. Nur auf Drängen des Freundes war Kafka zu bewegen, 1908 in einer Zeitschrift eine Reihe kleiner Prosastücke zu veröffentlichen, die er unter den zurückhaltenden Sammeltitle *Betrachtung*<sup>15</sup> stellte. Im Frühsommer 1909 begann Kafka mit sporadischen Tagebuch-Notizen.

Besonders förderlich erwies sich für Kafka auf den gemeinsamen großen Fahrten mit Brod der Konnex von Reisen und Schreiben<sup>16</sup>. Im selbstverständlichen Fortlauf einer rollenden oder fließenden Bewegung konnten vermeintlich riesige Hindernisse plötzlich klein und nichtig

<sup>12</sup> Max Brod, *Zusammenarbeit mit Franz Kafka*, in *Herder-Blätter. Faksimile-Ausgabe zum 70. Geburtstag von Willy Haas*, Freie Akademie der Künste, Hamburg 1962, S. VII-IX: VIII.

<sup>13</sup> *Ebd.*

<sup>14</sup> Vgl. *Der junge Kafka*, hrsg. v. Gerhard Kurz, Suhrkamp, Frankfurt a.M. 1984, darin bes. die Einleitung des Hg., *Der junge Kafka im Kontext*, S. 7-39.

<sup>15</sup> Im Jahre 1912 wird dies dann zum Titel des ersten, bei Rowohlt in Leipzig erscheinenden Prosabandes Kafkas.

<sup>16</sup> Mit der Textsorte des Reiseberichtes beschäftigte sich Kafka in jenen Jahren sowohl praktisch als auch reflektierend, um «sich damit den ersehnten Weg ins lebhaft erzählende zu bahnen» (Malcolm Pasley, *Kafka als Reisender*, in *Was bleibt von Kafka? Positionsbestimmungen*, hrsg. v. Wendelin Schmidt-Dengler, Braumüller, Wien 1985, S. 1-16: 7). Freilich gilt umgekehrt auch, dass die literarische Produktivität bei der «Niederschrift von Reiseeindrücken» ihrerseits auch eine «Voraussetzung für das Gelingen der Ferientage» bildete, wie Hartmut Binder betont (Binder, *Mit Kafka in den Süden*, a.a.O., S. 114).

erscheinen. Die Sog- oder Zugkraft des Fahrens schuf suggestive Evidenz auch für die Ordnung des Gedankens und des Schreibvorgangs. Im Herbst 1911, nach der zweiten italienischen Reise mit Brod, setzt sich Kafka mit den geschichtlichen und medialen Veränderungen des Zusammenhangs von Fortbewegung und Landschaftswahrnehmung auseinander. An Goethes Tagebüchern fällt ihm auf, dass sich die innere Fülle und Tiefe der darin umrissenen Tätigkeiten aus den oft knappen Notaten selbst nur dann erschließen lasse, wenn sie mit den Augen desjenigen gelesen würden, der selbst ein Journal führe und dabei zu vergleichbaren Formen der Verknappung greife. Auch die «Reisebeobachtungen» Goethes seien in Duktus und Rhythmus «anders als die heutigen, weil sie aus einer Postkutsche gemacht» wurden und deshalb «mit den langsamen Veränderungen des Geländes» während der Fahrt leichter hatten Schritt halten können. Noch in der Lektüre der Goetheschen Reisebeschreibungen, so Kafka, stelle bei richtigem Zeitmaß ein «ruhiges förmlich landschaftliches Denken» sich ein, wie es der Schreibende seinerzeit bei der nachträglichen Niederschrift seiner sukzessiven Beobachtungen auf der Fahrt gefunden habe.

Da die Gegend unbeschädigt in ihrem eingeborenen Charakter dem Insassen des Wagens sich darbietet und auch die Landstraßen das Land viel natürlicher schneiden als die Eisenbahnstrecken, zu denen sie vielleicht im gleichen Verhältnisse stehn wie Flüsse zu Kanälen, so braucht es auch beim Beschauer keine Gewalttätigkeiten und er kann ohne große Mühe systematisch sehn<sup>17</sup>.

Erst durch den rückprojizierten Vergleich mit der schneidenden, formzerstörenden Wirkung einer Schienentrasse ist das formbewahrende, geschmeidige Vorgehen in Goethes sukzessive sich entwickelnden Landschaftsdarstellungen als solches zu würdigen. Kafka hat das aggressive, diffuse Angst- und Erregungszustände verbreitende Momentum der Schienen und Räder frühzeitig erfasst und beschrieben. Seine erste überlieferte Tagebuchaufzeichnung besteht aus der Beobachtung eines Effekts, den man als den archetypischen Erscheinungs-Schrecken der Eisenbahn bezeichnen kann: «Die Zuschauer erstarren, wenn der Zug vorbeifährt»<sup>18</sup>. Im ersten Kapitel des mit Brod gemeinsam konzipierten Reiseromans *Richard und Samuel* hingegen rühmt «Richard» (diesmal unter der Feder Kafkas) «in der Eisenbahn die Gleichmäßigkeit der Fahrtgeräusche», ohne dabei ihr krudes Zustandekommen zu unterschlagen: «die arbeitende Federung des Waggons [...], das sich Reiben der Räder,

<sup>17</sup> 29. November 1911, in KKAT, S. 42-43: 42 f.

<sup>18</sup> [o.D.], in KKAT, S. 9-16: 9.

das Aneinanderschlagen der Schienen, das Zittern des gesamten Holz-, Glas- und Eisenbaues» – all dies wirke zusammen, um erstaunlicherweise «ein Niveau wie von vollkommener Ruhe [zu] bilden»<sup>19</sup>, wie es in paradoxer Zuspitzung heißt. Hier war nun wiederum Kafka in die Rolle seines Reisebegleiters geschlüpft, des während der nächtlichen Zugfahrt München-Zürich ruhig schlafenden Max Brod. Mit diesem Reiseabschnitt endete, trotz der Ankündigung «Fortsetzung folgt», mangels weiteren verwertbaren Materials<sup>20</sup> das gemeinsame Romanprojekt bereits, dem 1912 noch eine nicht minder symbolisch aufgeladene Reise der beiden Freunde nach Weimar folgte.

Bei der ersten gemeinsamen Reise im Herbst 1909 waren Kafkas durch Max Brod beförderte literarische Ambitionen noch weniger ausdauernd gewesen. Trotz des am Bahnhof überreichten Notizbuches gibt es von der mit den Brüdern Otto und Max Brod unternommenen Italienfahrt des Jahres 1909 «so gut wie keine direkten Zeugnisse»<sup>21</sup> aus Kafkas Hand, da er im März 1912 viele seiner Aufzeichnungen früherer Jahre verbrannte. Zwei Postkarten an die Schwestern Elli und Ottila von unterwegs sind die einzigen persönlichen Spuren. Daneben aber liegt, als eigentliche Frucht jenes Septembers, vor: die im Wetteifer mit dem Freund angefertigte beschreibende Erzählung *Die Aeroplane in Brescia*, Kafkas einzige Reportage, zugleich ein einzigartiges Dokument aus der spektakulären Frühgeschichte der Luftfahrt. Die faszinierende, in etlichen materialreichen Studien ausgeleuchtete Beziehung von «Literatur und Aviatik»<sup>22</sup>, sie beginnt am 11. September 1909 mit Max Brod und Franz Kafka auf dem Flugfeld von Montecchiari. Wie Felix Philipp Ingold, Peter Demetz und Hartmut Binder aus zeitgenössischen Quellen rekonstruieren konnten<sup>23</sup>, waren Kafka und Brod nur bei einem Teil der mehrtägigen Vorführungen jener Flugschau, nämlich am Vor- und Nachmittag des besagten 11. September, zugegen. Sie hatten am Vorabend spät in Brescia Logis genommen und brachen am folgenden Tag schon während der Schlussdarbietungen wieder vom Flugfeld auf, um noch am Abend an den Gardasee zurückfahren zu können.

Am Vortag hatten wegen widriger Windverhältnisse gar keine Flugdarbietungen stattgefunden, woraufhin dem unzufriedenen Publikum die ziemlich teuren Eintrittspreise wieder zurückerstattet werden mussten.

<sup>19</sup> Max Brod – Franz Kafka, *Erstes Kapitel des Buches «Richard und Samuel»*, in BKR, S. 193-208: 203 f.

<sup>20</sup> Franz Kafka, 'Beschreibung eines Kampfes', in KKAN I, S. 54-171: 63.

<sup>21</sup> Binder, *Mit Kafka in den Süden*, a.a.O., S. 13.

<sup>22</sup> Ingold, *Literatur und Aviatik*, a.a.O.

<sup>23</sup> *Ebd.*; Demetz, *Die Flugschau von Brescia*, a.a.O.; Binder, *Mit Kafka in den Süden*, a.a.O.

Im Laufe des 11. September besserten sich dann die Witterungsbedingungen, so dass die vielen Tausende von Zuschauern doch noch auf ihre Kosten kamen. Für die Durchführung des *I Circuito Aereo Internazionale di Brescia* waren aufwendige Vorbereitungen getroffen worden; man hatte am Flugfeld mehrere Haupt- und Seitentribünen errichtet, etliche Hangars für die Maschinen der Teilnehmer aufgebaut, die abzufliegenden Strecken (auf einer Piste von insgesamt zehn Kilometern Länge) mit Markierungsgestellen und Messpunkten ausgestattet, die zum Teil mehrere Kilometer voneinander entfernt waren<sup>24</sup>. Bei den damals erreichbaren Flugdistanzen konnte die Anlage des Schauplatzes sich zwar nicht mehr auf jenes kleinräumige Gehege (*recinto*) beschränken, in welchem die Starts und Landungen sich abspielen sollten; doch folgte der Grundriss des Flugfeldes selbst in der Struktur immer noch dem klassischen Oval antiker Circus-Areale, wie sie den zeitgenössischen Zuschauern etwa von Pferderennen her vertraut waren. Die Brüder Brod und Franz Kafka bezogen ihren Beobachtungsposten vermutlich am unteren Ende der Seitentribüne, zwar ein gutes Stück entfernt von den Logen der römischen Gesellschaft und der Prominenz, doch mit guter Sicht auf einen weiten Winkel des zentralen Flugfeldes, was für die Beobachtung der jeweils ersten und letzten Flugphasen von Vorteil war.

Dennoch hatten sie, wie die meisten Zuschauer, gewisse Mühe, dem Geschehen in seinen Einzelheiten zu folgen, da aus Sicherheitsgründen der Abstand zur Piste ziemlich groß war, während die Fluggeräte wiederum eher klein und zierlich ausfielen und die in ihnen eingehängten Piloten überdies oft von Propellerschrauben, Tragflächen oder Gestängeteilen verdeckt waren. In einem Begleitheft waren die antretenden Akteure und ihre Maschinen aufgeführt sowie die wichtigsten Signalzeichen jener Flaggen erklärt, die je nach Farbkombination beginnende Flugversuche oder schlechte Windverhältnisse anzeigten. Mehrfach kommt es zu Rätselfragen oder zu Missverständnissen darüber, wer denn nun eigentlich, und mit wessen Maschine, gerade in der Luft sei. Auch das immense Gedränge auf den Zuschauerrängen und die ungewohnte Übung, weit nach oben starren zu müssen, machen es zu einer anspruchsvollen Aufgabe, die Darbietungen selbst und ihre Bedeutung angemessen zu verfolgen. Schließlich sind an diesem Flugtag eine ganze Reihe von Wettbewerben nach unterschiedlichen Kriterien ausgeschrieben; so gibt es etwa einen Preis für die größte erzielte Höhe, einen anderen für den längsten Flug mit einem Passagier an Bord, einen dritten wiederum – den *Großen Preis von Brescia* – für denjenigen, der als schnellster die Entfernung von 50 Kilometern zurücklegen würde.

<sup>24</sup> Binder, *Mit Kafka in den Süden*, a.a.O., S. 61.

Als von weither angereiste Besucher standen Max Brod und Franz Kafka, von dem riesigen Andrang und dem spürbaren Ausnahmecharakter der Veranstaltung ein wenig eingeschüchtert, aber auch erregt, in Brescia einer unerwarteten Offenbarung des modernen Zeitgeistes gegenüber. «Die ersten Flüge, die wir sahen, machten tiefen Eindruck auf uns. Ich verlangte von Franz, er möge all das, was er beobachten würde, sofort niederschreiben und in einem Artikel zusammenfassen. Durch die Idee eines sportlichen Zweikampfs machte ich ihm diese Idee schmackhaft. Auch ich wollte einen Artikel schreiben, und wir würden feststellen, wem die treffenderen Bemerkungen gelungen seien»<sup>25</sup>. Mit ihrer Verabredung, dass jeder von ihnen über diese Flugschau einen erzählenden Text schreiben würde, verschafften Brod und Kafka sich einen zusätzlichen Anreiz, während der Stunden am Flugfeld möglichst viele verwertbare Impressionen zu erhaschen. Sie taten es dabei, darauf läuft Brods Einfall hinaus, dem erlebten Wettstreit der Aviatiker gleich; denn die kurzfristige und verbindliche Publikationsabsicht in unmittelbarer Konkurrenz zum Freunde erforderte, zumindest wohl aus der Sicht Kafkas, nicht weniger als den tollkühnen Mut eines Flugzeugpiloten. Doch scheute Franz Kafka die Gelegenheit, bei diesem Anlass seine Künste zu zeigen, keineswegs. Im Unterschied zu Brod, der einen chronologischen Bericht im Protokollstil abliefern und dabei zunächst die Begleitumstände und das Publikum schildert, dann erst auf die am Nachmittag erlebten Flugdarbietungen eingeht, wird in Kafkas *Die Aeroplane in Brescia* ausgiebig mit den Mitteln erzählerischer Zeitgestaltung, beschreibender Vergegenwärtigung wie auch distanzierender dialogischer Einwürfe gearbeitet.

Wir sind angekommen. Vor dem Aerodrom liegt noch ein großer Platz mit verdächtigen Holzhäuschen, für die wir andere Aufschriften erwartet hätten, als: Garage, Grand Büfett International und so weiter. [...] Wir überholen viele Leute und werden von vielen überholt. Wir schauen in die Luft, um die es sich hier ja handelt. Gott sei Dank, noch fliegt keiner!<sup>26</sup>

Kafkas Schilderung zieht ihre Leser unmittelbar ins Geschehen hinein; die Präsensform, der langsam umherschweifende Blick, der sich im Gewusel der Menschen und bei den Beschreibungen der Anlage beharrlich um Orientierung bemüht, schließlich die bange Sorge, ob die Schau womöglich schon begonnen habe – dies alles sind gekonnt

<sup>25</sup> Max Brod, *Franz Kafka. Eine Biographie*, in FK, S. 9-219: 93.

<sup>26</sup> Franz Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, S. 401-412: 401. Eine ungekürzte Fassung des Artikels ist wiedergegeben in BKR, S. 17-26.

eingesetzte Gestaltungsmittel eines Auftaktes *in medias res*. Zugleich deutet der angeschlagene ironische Ton («die Luft, um die es sich hier ja handelt») einen leichten inneren Vorbehalt gegen das Spektakel an und bringt doch auch dessen Besonderheit anerkennend zur Geltung – denn wo sonst wäre es ein allgemeines Erkenntnisziel, in die Luft zu starren? «Wir weichen nicht aus und werden doch nicht überfahren. Zwischen und hinter den Tausend Fuhrwerken und ihnen entgegen hüpfen italienische Kavallerie. Ordnung und Unglücksfälle scheinen gleich unmöglich»<sup>27</sup>. Genüsslich und mit Lust an der paradoxen Zuspitzung sammelt die Eröffnung der Szene als 'italienisch' geltende Merkmale des munteren Gedränges, der krassen Menschentypen («fettgewordene Bettler») und des chaotischen Betriebs, bei dem sich, wie nicht weiter verwunderlich, eine ganz unregelmäßige, aber funktionierende Form des Miteinanders einstellt.

Eine Rückblende berichtet sodann vom dreisten Geschäftsgebaren eines Mietkutschers am Vorabend und der nicht minder derben Reaktion des knauserigen Reisebegleiters (Otto Brod) aus dem Norden. Auch auf dem Flugfeld wird es für die kleine Gruppe nicht einfach, sich zurechtzufinden; man kommt an den Hangars vorüber, kann kurze Blicke auf einige Wettkampfteilnehmer werfen, die ganz unterschiedlich mit der Anspannung vor ihrem Flugeinsatz umgehen. Da ist der hektisch auf und ab laufende Franzose Rougier, daneben der still in seine Zeitungslektüre vertiefte Amerikaner Curtiss. Noch nicht zu sehen sind die Maschinen in den Flugzeughangars. Kafka notiert, dass die letzteren «mit ihren zusammengezogenen Vorhängen dastehn, wie geschlossene Bühnen wandernder Komödianten»<sup>28</sup>. Der Vergleich schafft nicht nur dramaturgische Spannung, er gibt auch dem beobachteten Verhalten der Flug-Matadore eine artistische und theatrale Anmutung. Für umherschweifende Blicke und Spaziergänge war jede Menge Zeit, denn die kräftigen, unstillen Winde ließen auch um die Mittagsstunden noch keine Starts zu. Brod erläutert, was «der Signalmast mit Wimpeln und Fahnen» besagt:

Das grüne Zeichen jetzt bedeutet: 'Man fliegt nicht'. [...] Das Publikum verlegt sich, da man nichts anderes zu sehen bekommt, aufs Deuten, man blättert im Kodex, da geht ein Händler und ruft mit unbegreiflich unmodulierter Stimme stets den 'offiziellen Führer' aus. Es war nichts, nur die Windstärke hat man uns mitgeteilt, fünf bis acht Meter in der Sekunde<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 401.

<sup>28</sup> *Ebd.*, S. 403.

<sup>29</sup> Max Brod, *Flugwoche in Brescia*, in BKR, S. 9-16: 10.

Die entstehende Wartezeit füllt der Bericht Brods mit Beschreibungen der «Aristokratie von Rom» und ihres Verhaltens; auch die bei dem Anlass zur Schau gestellte Damenmode findet ausführliche Würdigung. Aufmerksam verfolgt Brod insbesondere das Auftreten des bereits sehr bekannten italienischen Dichters Gabriele D'Annunzio, der von einem Pulk an Photographen umlagert wurde wie ein zweiter König Italiens. Der gefeierte Dichter findet in Kafkas Version ebenfalls Erwähnung, wenn auch weit weniger respektvoll: «Gabriele d'Annunzio, klein und schwach, tanzt scheinbar schüchtern vor dem Conte Oldofredi, einem der bedeutendsten Herren des Komitees»<sup>30</sup>. Dem Porträtierten wurde Jahre später diese uncharmanten Darstellung aus der Feder Kafkas zur Kenntnis gebracht, was ihn zu erbosten Bemerkungen in die Gegenrichtung veranlasste<sup>31</sup>. Mit einem weiteren prominenten Gast der Flugschau sprang Kafkas Beschreibung ebenfalls nicht glimpflich um: «Von der Tribüne schaut über das Gelände das starke Gesicht Puccinis mit einer Nase, die man eine Trinkernase nennen könnte»<sup>32</sup>. In solchen frech überzeichnenden Strichen huldigt der Autor seiner Lust an der Karikatur, während Freund Brod die Namen jener Zelebritäten zur Steigerung der Werthaltigkeit des eigenen Beitrages anführt. Anders als der Reisekollege folgt Kafka nicht dem zeitlichen Verlauf des Tages, bei dem auf die ereignislosen Stunden des Wartens endlich am Nachmittag einige Flugversuche folgten. Kafkas erzählender Bericht springt von der Beschreibung der bei ihren Hangars wartenden Piloten direkt zum Thema Blériot, das genauso eingeführt wird, nämlich als eine die allgemeine Konversation bestimmende Angelegenheit. «Und Blériot? fragen wir. Blériot, an den wir die ganze Zeit dachten, wo ist Blériot?»<sup>33</sup>.

Damit hat die Reportage Franz Kafkas ihren Helden. Eine Hauptfigur, welcher der Nimbus einer erst kurz zuvor vollbrachten Großtat vorausleuchtet, die aber auf dem Flugfeld von Brescia gar nicht so sehr in den Vordergrund des sportlichen Wettkampfs zu treten vermag. In der Perspektive, die Kafkas Text in Szene setzt, herrscht eine eklatante Unangemessenheit zwischen der Leere und Weite des für die Flugdarbietungen umzirkelten Raumes und den kleinen Flugapparaten mit ihren überwiegend schwäch-

<sup>30</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 407.

<sup>31</sup> Noch im Jahre 1928 äußerte D'Annunzio sich in einem Gespräch mit Curzio Malaparte über Kafka folgendermaßen (gemäß der Erinnerung Malapartes): «'Schau', sagte er zu mir, 'auch er! Hättest du dir so etwas vorstellen können? Er kommt nach Italien und hat nichts Besseres zu tun, als mich zu beschimpfen. Er war ein kleiner Angestellter in einer Prager Versicherungsgesellschaft, aber ein großer Künstler, ein edler Geist. Und schau, wer meldet sich zu Wort, um von mir zu sprechen: der kleine Angestellte'», zit. nach Binder, *Mit Kafka in den Süden*, a.a.O., S. 67.

<sup>32</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 407 f.

<sup>33</sup> *Ebd.*, S. 403.

tigen Hüpfern. Dass der Bericht schnurstracks auf die Eröffnung der Flugversuche zustrebt, um dann durch hemmende Umstände wie die schlechte Witterung oder technische Probleme mehrfach 'gebremst' zu werden, dies schafft gleichsam ein erzählerisches – und also *zeitliches* – Pendant zu den Missverhältnissen im Raume, die den dramaturgischen Akzent der Diskrepanzerfahrung schon von Beginn weg vorgeben.

Wir wenden uns und sehn das weite Feld. Es ist so groß, daß alles, was sich auf ihm befindet, verlassen scheint: die Zielstange nahe bei uns, der Signalmast in der Ferne, der Startkatapult irgendwo rechts, ein Komiteeautomobil, das mit im Wind gespannten gelben Fähnchen einen Bogen über das Feld beschreibt, in seinem eigenen Staub stehen bleibt und wieder fährt<sup>34</sup>.

Kafkas Bericht *füllt* die Wartezeit bis zu den endlich erfolgenden Starts nicht (etwa mit einer Gesellschaftskolumne), er schöpft vielmehr ihre Leere und Länge ästhetisch aus, genauso wie er dies mit der Größe und Weite des Flugfeldes tut. Das *Feld*, so unabsehbar und verlassen, ist Schauplatz eines Ausnahmezustandes, auf dem seltsame Dinge vorgehen, selbst wenn gar nichts passiert. Der erwähnte Signalmast, die Begrenzungsmarken, ein die Strecke kontrollierendes Automobil, dies alles sind Requisiten, die den Ausnahmestatus des Feldes noch befremdlicher machen. Über allem lastet gespannte Erwartung; es ist die fast gewisse Vermutung der Vielen, dass sich hier bald etwas ereignen wird, von der das eigentlich schlichte, einfach nur leere und weite Feld eine solche besondere Aufladung erfährt.

Kafka hat damit eine ästhetische Wechselbeziehung von Raumerfahrung und technischer Mobilisierung erfasst, deren Dynamik sich ein halbes Jahrzehnt später auf den *leeren* Schlachtfeldern des Ersten Weltkriegs in weitaus gesteigertem Format wiederholen sollte. Noch aber wirkt das Flugfeld von Montechiara eher wie ein Vorposten der im Imaginären vermessenen *Strafkolonie*:

Eine künstliche Einöde ist hier eingerichtet worden in einem fast tropischen Lande, und der Hochadel Italiens, glänzende Damen aus Paris und alle andern Tausende sind hier beisammen, um viele Stunden mit schmalen Augen in diese sonnige Einöde zu schauen<sup>35</sup>.

Auch Brod beschreibt die Situation jenes Tages als «heiß, blendend»; von den zunehmend strapaziöser werdenden Rahmenbedingungen her

<sup>34</sup> *Ebd.*, S. 404.

<sup>35</sup> *Ebd.*

wird «das weite Feld unleidlich»<sup>36</sup>. Das Warten zieht sich hin bis in den Nachmittag. Endlich tut sich etwas, aus dem Hangar Blériots wurde eine Maschine geschoben. Nun wieder Kafka: «'Wie klein!' ruft eine französische Gruppe gleichsam seufzend»<sup>37</sup>. Die Gestalt Blériots, daneben diejenigen seines «Schülers Leblanc» und eines Mechanikers, sind von ferne zu erkennen. Der Betrachter ist irritiert: «Auf dieser Kleinigkeit will er in die Luft? Da haben es z.B. die Leute auf dem Wasser leichter. Die können zuerst in Pfützen üben, dann in Teichen, dann in Flüssen und erst viel später wagen sie sich aufs Meer, für diese hier gibt es nur ein Meer»<sup>38</sup>. In einem Wettstreit der Elementar-Abenteurer, so Kafkas Überlegung, kommt den Fliegern ein besonderer Wagemut zu, weil sie anders als die Befahrer des Wassers ihr Metier nicht auf umgrenztem Raum bei verminderter Gefahr einüben können. Selbst wenn in den Anfangsjahren der Fliegerei nur Höhen von zwanzig, dreißig Metern erreicht wurden, war ein Absturz stets mit dem Risiko schwerster oder gar tödlicher Verletzungen verbunden. Jeder der Piloten kämpfte bei jedem seiner Flüge um alles oder nichts und begab sich, wie Kafkas Vergleich treffend erspürt, sofort ins Wagnis des offenen Ozeans. Das Reich der Lüfte war ein «Meer» zwar in nächster Nähe, doch eines, bei dem die Umstehenden gleichwohl keine rettende Hand bieten konnten.

Das Handlungstempo in Kafkas Text zieht nun merklich an, der Blickpunkt wechselt nun zur Nahaufnahme «Ein Arbeiter faßt den einen Flügel der Schraube um sie anzudrehn, er reißt an ihr, es gibt auch einen Ruck, man hört etwas wie den Atemzug eines starken Mannes im Schlaf; aber die Schraube rührt sich nicht weiter»<sup>39</sup>. Mehrere Versuche werden gemacht, einige davon auch detailgetreu beschrieben. «Jeder treibt das Publikum in die Höhe [...]. In den Pausen aber zieht die Gesellschaft des italienischen Adels die Tribünen entlang»<sup>40</sup>. Doch dann ist es endlich soweit, der Franzose startet in dem Monoplan seines Rekordfluges: «Nun aber kommt der Apparat, mit dem Blériot den Kanal überflogen hat; keiner hat es gesagt, alle wissen es. Eine lange Pause und Blériot ist in der Luft, man sieht seinen geraden Oberkörper über den Flügeln, seine Beine stecken tief als Teil der Maschinerie»<sup>41</sup>.

Kafka hat, den Erkenntnissen Harmut Binders zufolge<sup>42</sup>, von den mehrfachen Flugversuchen Blériots am Nachmittag nur diesen einen, im

<sup>36</sup> Brod, *Flugwoche in Brescia*, a.a.O., S. 10.

<sup>37</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 405.

<sup>38</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in BKR, a.a.O., S. 22. Die Passage wurde nicht in den Zeitungsabdruck und auch nicht in die Fassung der Werkausgabe übernommen.

<sup>39</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 405.

<sup>40</sup> *Ebd.*, S. 407.

<sup>41</sup> *Ebd.*, S. 408.

<sup>42</sup> Binder, *Mit Kafka in den Süden*, a.a.O., S. 74.

Ergebnis relativ unbedeutenden für seine Darstellung herausgegriffen, weil er höchstwahrscheinlich die weiteren Starts, wie auch die Fehlversuche zuvor, fälschlicherweise den Apparaten von Blériots französischem Kollegen zuordnete: «Es war nur der Apparat Leblancs, der bisher gezeigt wurde»<sup>43</sup>. Des Weiteren hielten Kafka und seine Freunde umgekehrt den spät, schon zur Dämmerung nochmals startenden Monoplan Nr. 8 für einen letzten, schon resignierten Versuch Blériots, statt den Piloten als Leblanc zu identifizieren; auch der örtlichen Zeitung, der «Sentinella Bresciana», unterlief dieser Fehler. Doch führt gerade Kafkas Auffassung, der Franzose habe nur wenige Versuche unternommen, sich im Kampf um die Preisgelder zu beteiligen, zu einer stilisierten Dramatik bei der Wiedergabe des ersten Blériotfluges.

«Hingegeben sehn alle zu ihm auf, in keinem Herzen ist für einen andern Platz»<sup>44</sup>. Während andere miteinander um Weiten- oder Höhenrekorde kämpfen, schwebt Blériot über allen, zieht seine Kreise außer Konkurrenz. «Er fliegt eine kleine Runde und zeigt sich dann fast senkrecht über uns. Und alles sieht mit gerecktem Hals, wie der Monoplan schwankt, von Blériot gepackt wird und sogar steigt»<sup>45</sup>. Ob eine Gefahr bestanden hatte, war vom Boden mit gerecktem Hals wahrscheinlich kaum zu erkennen. Aber dem Flieger glückt das Kunststück, in der Luft die kollektive Anteilnahme vollkommen an sich und seine Bewegung zu binden. «Was geschieht denn?»<sup>46</sup>, fragt der Beobachter sich selbst und seine Leser verwundert, um dann nochmals der Absurdität dieses hochartistischen Vorgangs drastischen Ausdruck zu verleihen. «Hier oben ist 20 M. über der Erde ein Mensch in einem Holzgestell verfangen und wehrt sich gegen eine freiwillig übernommene unsichtbare Gefahr. Wir aber stehn unten ganz zurückgedrängt und wesenlos und sehen diesem Menschen zu»<sup>47</sup>.

Kafka zeichnet ein schlichtes, archaisches Bild der technischen Kraftprobe. Ein Mensch, nur knapp kirchturmhoch über dem Boden in einer schraubengetriebenen Flugvorrichtung befestigt, «verfangen», wie Kafka schreibt, in einem «Holzgestell» – so gesehen erinnert die Szene von ferne an die mythischen Anfangsgründe der mit künstlichen Behelfen unternommenen allerersten menschlichen Flugversuche, an die Flucht des Daedalus und Ikarus mit ihren selbstgebauten Vogelschwingen von der Insel Kreta. Da bei dieser Einstellung des Blicks noch nicht einmal mehr die Motorisierung des Flugapparates bedacht wird, kommt es zu

<sup>43</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 408.

<sup>44</sup> *Ebd.*

<sup>45</sup> *Ebd.*

<sup>46</sup> *Ebd.*

<sup>47</sup> *Ebd.*

einer Reduktion des Vorgangs auf das Zusammenspiel von Mensch und Element, wie einst im Ikarusflug. Doch geht mit solchen Konnotationen keine verklärende Romantisierung des Fliegens einher, ganz im Gegenteil: Kafkas Akteuren «fehlt noch die heroische Gebärde», wie Ingold festgestellt hat, die «fliegerische Tat wirkt, verglichen mit deren umständlicher Vorbereitung, bescheiden, fast enttäuschend»<sup>48</sup>. Ein Grundmerkmal der fliegenden Männer, in Kafkas kurzem Reportagetext mehrfach benannt, ist ihre «Einsamkeit»<sup>49</sup>. Bei den Vorbereitungen stehen sie oft etwas abseits, sammeln sich, lockern sich vor einem waghalsigen Unterfangen, das ihr nacktes Leben ganz öffentlich exponiert und aufs Spiel setzt.

Aus der Beschreibung Kafkas geht auch die Unangemessenheit zwischen dem Geschehen in der Luft und seinem Schau-Charakter für die am Boden versammelten Zuschauer hervor. «Was geschieht denn?», «Und Blériot?»: Mit solchen rhetorischen Fragen und anderen Zwischenbemerkungen lenkt Kafka im Fortgang seiner Schilderung die Aufmerksamkeit mehrfach auf den Umstand, dass die eigentliche Arbeit des Betrachters darin bestehen muss, sich *nicht* vom Trubel des Spektakels mitreißen zu lassen, sondern für sich selbst zu verstehen – oder besser gesagt: zu *ermessen* –, was hier eigentlich tatsächlich geschieht. Kaum irgendwo gibt sich der wagende Mensch rückhaltloser der Gewalt eines Elements hin, für das er nicht geschaffen ist; und nirgendwo sonst vertraut er in so konkreter Weise jenem später von Heidegger begrifflich herauspräparierten «Gestell» der Technik an. Blériots Kampf gilt einer «unsichtbaren» Gefahr, einer leichten Turbulenz, die ihm den Flugapparat zu verdrehen droht, ihn aus der Balance drücken könnte; doch rechtzeitig vermag er gegenzusteuern, bekommt den Monoplan wieder in den Griff. «Wir aber», die Zuschauer – das sind, «ganz zurückgedrängt und wesenlos»<sup>50</sup>, im Grunde schon jene mitschuldigen Komplizen einer unakzeptablen, unmenschlichen Schaustellung, von denen später Kafkas bittere Zirkusimpression *Auf der Galerie* handeln wird. Und wie später dort, so besteht auch hier in Brescia kein Grund für etwaige Empörung; erst recht keiner, über sich selbst zu erschrecken. «Alles geht gut vorüber»<sup>51</sup>.

Nicht verborgen bleibt der kleinen Prager Besuchergruppe, dass die gesamte Darbietung von Brescia atmosphärisch im Zeichen eines sich verschärfenden italienischen Nationalismus stand. Schon die Grenzüberschreitung bei der kurzen Fahrt vom habsburgischen Gardasee ins Oberitalienische hatte Kafka und Brod bewusst gemacht, welche massive Ablehnung die «andauernde österreichische Herrschaft über Südtirol,

<sup>48</sup> Ingold, *Literatur und Aviatik*, a.a.O., S. 23.

<sup>49</sup> *Ebd.*

<sup>50</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 409.

<sup>51</sup> *Ebd.*, S. 408.

Triest und Istrien» bei der italienischen Bevölkerung hervorrief<sup>52</sup>. Leicht befremdet erwähnt Kafka einen Piloten, der, obwohl «Tridentiner», beim Wettbewerb «italienische Farben trägt, er vertraut ihnen mehr, als unsern»<sup>53</sup>. Hingegen zeigt sich der Bericht Kafkas an der sportlichen Agenda des Veranstaltungsprogrammes und seiner vermeintlichen Höhepunkte nicht sonderlich stark interessiert. Eigentliches Ziel des Wettbewerbs war es, mittels ausgelobter Preissummen Rekordleistungen in verschiedenen Disziplinen zu erzielen und dadurch auch hohe publizistische Aufmerksamkeit zu erlangen im rasch sich vergrößernden Gewerbe der internationalen Flugschauen, etwa im Vergleich mit den konkurrierenden Veranstaltungen in Frankreich und Deutschland.

Wegen der ungünstigen Wetterverhältnisse aber konnte das Meeting in dieser Hinsicht trotz illustrier Teilnehmer nur bescheidene Erfolge verbuchen, etwa den von Rougier aufgestellten Höhenrekord am Ende des von Kafka und den Brods besuchten Flugtages. Den Hauptpreis der Flugschau von Brescia konnte, wie der Berichterstatter pflichtschuldig immerhin anmerkt, der Flieger Curtiss erringen, der mit seinen hohen Bahnen auf dem Zehn-Kilometer-Rundkurs die Menge zwar zu beeindrucken, aber offenbar nicht recht zu begeistern vermochte.

Er führt fünf solche Runden aus, fliegt 50 Km. in 49' 24" und gewinnt damit den großen Preis von Brescia, L. 30.000. Es ist eine vollkommene Leistung, aber vollkommene Leistungen können nicht gewürdigt werden, vollkommener Leistungen hält sich am Ende jeder für fähig, zu vollkommenen Leistungen scheint kein Mut nötig. Und während Curtiss allein dort über den Wäldern arbeitet, während seine allen bekannte Frau um ihn sich sorgt, hat die Menge fast an ihn vergessen<sup>54</sup>.

In solchen Bemerkungen zeigt sich Kafka bereits als jener scharfsichtige Analytiker gesellschaftlicher Mechanismen der Anerkennung, als der er dem Publikum in seinen späteren Erzählungen und Romanen begegnen wird. In einem fast heiteren Sarkasmus hebt der Schreibende die vollkommene Leistung des Rekordfliegers gleich viermal aufs Schild, um sie ebenso oft wieder sinken zu lassen. Der Superlativ eines Rekordes, so gibt Kafka zu verstehen, schafft Unnahbarkeit, und ist zugleich vollkommen nichtssagend. Denn das perfekt Gelungene einer Rekordleistung ist ein nur mehr quantitativer Indikator; aus ihm sind all jene Widrigkeiten und kritischen Momente entschwunden, die einen errungenen Erfolg erst emotional nachvollziehbar machen würden. Im

<sup>52</sup> Demetz, *Die Flugschau von Brescia*, a.a.O., S. 24.

<sup>53</sup> Kafka, *Die Aeroplane in Brescia*, in KKAD, a.a.O., S. 403.

<sup>54</sup> *Ebd.*, S. 410.

Ringen um die Gunst des Publikums erlangen jene kleinen 'Wackler', wie sie bei Blériot zu beobachten waren, die weit größere Wirkung; insofern kann einem der in einsamer Ausdauer seine Kreise ziehende Rekordflieger Curtiss fast schon ein wenig leid tun in seinem zahlen-gestützten Triumph. Als er endlich heimkehrt von seiner fünffachen langen Runde, hat sich die allgemeine Aufmerksamkeit längst schon wieder zerstreut und auf einige andere Teilnehmer geheftet.

Überhaupt können die Anstrengungen der vielen, nahezu gleichzeitig die kurze Zeitspanne guter Flugbedingungen nutzenden Akteure gegen Ende des Flugtages nur mehr auf eine geteilte, eingeschränkte Beachtung rechnen. «Noch hat Curtiss seinen Flug nicht beendet, und schon fangen wie vor Begeisterung in drei Hangars die Motors zu arbeiten an. Wind und Staub schlägt aus entgegengesetzten Richtungen zusammen. Zwei Augen genügen nicht»<sup>55</sup>.

Der Kontrakt, den die Männer, die mit ihren Flugapparaten in die Luft aufsteigen, mit dem Publikum geschlossen zu haben glauben, ist von ungewissem Bestand. Obwohl Curtiss alles richtig macht und die in ihn gesetzten Erwartungen nicht enttäuscht, hat sich die Menge bei seiner Rückkehr emotional schon von diesem aufwendigen Rekordversuch abgewandt und sucht bereits nach neuen Wagnissen, auf die sie ihre Sympathien werfen kann. «Gerade als Curtiss nach seinem Siegesflug vorüberkommt, ohne herzuschauen ein bißchen lächelnd die Mütze abnimmt, fängt Blériot einen kleinen Kreisflug an, den ihm alle schon vorher zutrauen!»<sup>56</sup>. Einer, nein: gleich zwei weitere Piloten haben das zentrale Flugfeld nun mit ihren Flugapparaten eingenommen. «Man weiß nicht, ob man Curtiss applaudiert oder Blériot oder schon Rougier, dessen großer schwerer Apparat sich jetzt in die Luft wirft»<sup>57</sup>. In kleinen, steilen Runden aufsteigend, hat sich der später gestartete Rougier rasch über das andere Flugzeug gesetzt, macht seinen Piloten (von dem Kafka glaubt, es sei Blériot) «zum Zuschauer» und «hört nicht auf zu steigen»<sup>58</sup>. Dass es vermutlich Leblanc in der Maschine Blériots war, den Kafka gegen Ende der Darbietungen hier noch einmal aufsteigen sah, um dann seiner Deklassierung durch jenen Konkurrenten beizuwohnen, der dabei einen neuen Höhenrekord aufstellen würde, verschlägt nichts, denn gerade die rasche Austauschbarkeit der Akteure ist das Kernelement der hier formulierten Einsichten.

Die Flugschau von Brescia war, wie andere Formen der Artistik und Schaustellung auch, ein Jahrmakel der Eitelkeiten. Als ein Präsentier-

<sup>55</sup> *Ebd.*

<sup>56</sup> *Ebd.*

<sup>57</sup> *Ebd.*, S. 410 f.

<sup>58</sup> *Ebd.*, S. 411.

podest technischen Fortschritts und individueller Kühnheit wurde das Aerodrom für einige Tage zum flüchtigen Brennglas gesellschaftlicher Neugier, bis dann die Menge zu neuen Schauplätzen und Sensationen fortstrebte. Während die Freunde Franz Kafka, Max und Otto Brod am Ende des Flugtages vergebens versuchten, der Abreise der Massen auf dem eilends eingeschlagenen Nachhauseweg zuvorzukommen, warf Max Brod schon neue Orte und Ideen in die Runde: «jetzt fliegt Wright in Berlin», nächstens «Blériot in Wien»; man müsste, so befindet er, eigentlich «etwas ähnliches [...] auch in Prag veranstalten»<sup>59</sup>.

In dieser Schlusszene von Kafkas *Aeroplanen* machen sich nochmals starke Regungen der Zuwendung und auch solche der Abkehr geltend. Man blickt vorwärts, schaut aber wie gefesselt auch zurück an den Ort des Geschehens, über dem der Rekordflieger seine ewigen Kreise zieht. Am Boden geht es unterdessen gar nicht voran. Im «Vorhof» des Aerodroms «stehen die Chauffeure und Diener auf ihren Sitzen und zeigen auf Rougier»; auch die Kutscher stehen «auf den verstreuten vielen Wagen und zeigen auf Rougier; drei Züge voll bis zum letzten Puffer rühren sich nicht wegen Rougier»<sup>60</sup>. Wenn Autos, Pferde, Eisenbahnen in einem ästhetischen Bann verharren, jenes kleinen, surrenden Flugzeuges wegen, das sich über dem Flugfeld in die Höhe schraubt, dann gibt diese Erstarrung am Boden einen Vorausblick auf die neuen Rangverhältnisse des kommenden Verkehrszeitalters. Den abreisenden Zuschauern offenbart sich diese mögliche Zukunft im notorischen Blick zurück: «Wir hören nicht auf, uns umzudrehen»<sup>61</sup>.

<sup>59</sup> *Ebd.*

<sup>60</sup> *Ebd.*

<sup>61</sup> *Ebd.*, S. 412.

