

FLUGMASCHINEN

TUSCHZEICHNUNGEN VON KASPAR DAMIAN HOSP
BERICHT VON PROF. DR. MED. KARL DIETRICH HEPP

Der alte Traum vom Fliegen wird um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert Wirklichkeit. Es sind kühne, von der Gesellschaft gefeierte Pioniere mit selbstgebauten Apparaten, die sich oft nur für kurze Zeit in die Lüfte erheben. Viele werden Opfer ihres Wagemuts und ihrer großen Vision vom Fliegen. Die genialen Konstrukteure und tollkühnen Piloten haben eine Entwicklung in Gang gesetzt, die unser Leben nachhaltig verändert hat.

Die ersten fotografisch dokumentierten Flugversuche wurden mit Gleitern durchgeführt. Otto Lilienthal orientierte sich am Flug der Vögel. 1889 erschien dazu seine Schrift „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“. Mit seinen Hängegleitern legte er in vielen Flügen von einem Hügel in der Nähe von Berlin bis zu 250 Meter in der Luft zurück (Abb.1). Die Flugapparate der Gebrüder Wright in North Carolina dagegen waren eher wie Kastendrachen konstruiert (Abb.2). Ihnen gelang dann 1903 der erste Motorflug der Geschichte. Die Presse stürzte sich auf die Flugpioniere und so entstanden historische Aufnahmen von großem Reiz, welche die manchmal geradezu bizarren Konstruktionen zeigen.

Diese alten Fotografien haben den Arzt und Maler K. D. Hosp zu einer Serie von Pinselzeichnungen angeregt, wobei ihn weniger die technische Entwicklung als die eigenartige,



Abb. 1: Otto Lilienthal vor dem Abflug 1894

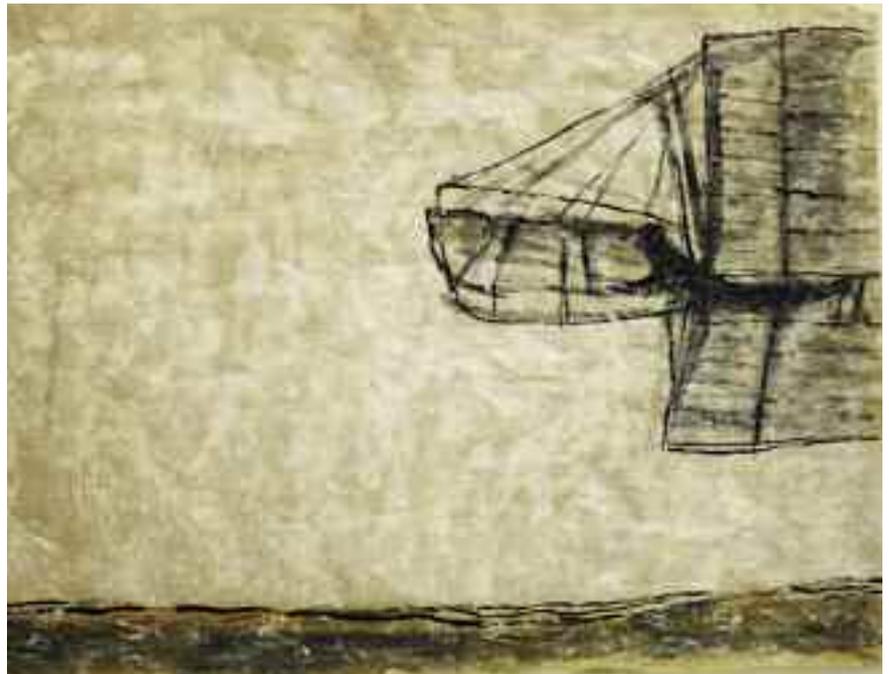


Abb. 2: Wilbur Wright mit seinem Gleiter 1902



Abb. 3: Motorflugzeug von Jacob Ellehammer in Dänemark 1906



Abb. 4: Farman mit einem Voisin-Doppeldecker 1908



Abb. 5: Bleriots Antoinette IV 1909



Abb. 6: Der Glenn-Curtiss Aeroplan 1909

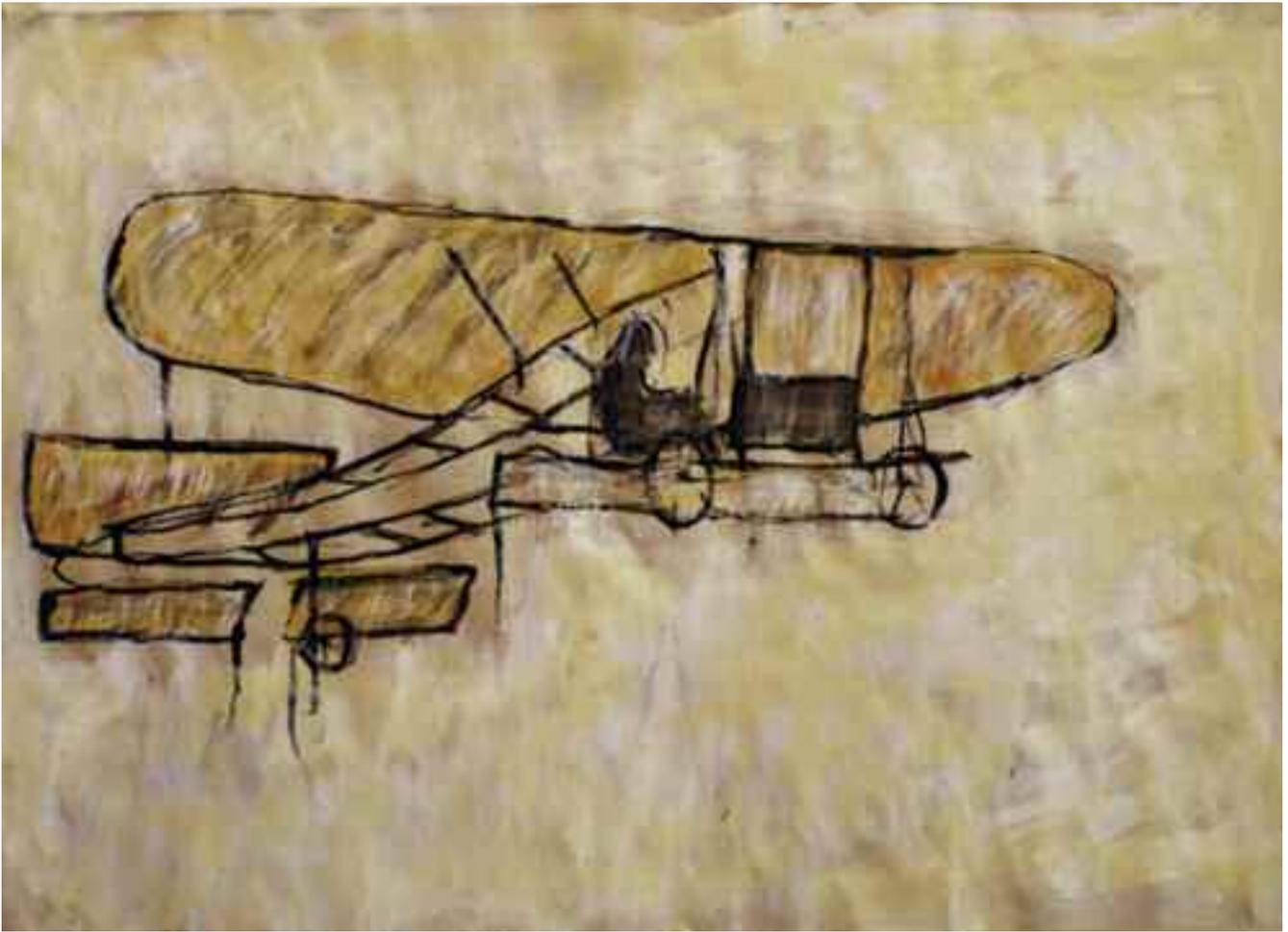


Abb. 7: Bleriots Zweisitzer XII 1909



Abb. 8: Der Goupy II 1909

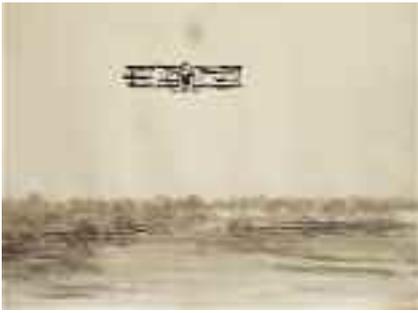


Abb. 9: Der Cody-Doppeldecker 1910



Abb. 10: Das seltsame Nurflügel-Flugzeug von J.W. Dunne aus England

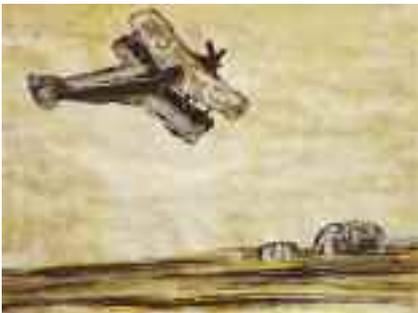


Abb. 11: Der Bristol-Jäger in Frankreich 1918

nostalgische Ästhetik der Flugmaschinen reizte, die manchmal wie altes Blechspielzeug anmuten. Nicht zuletzt ist er ein begeisterter Sammler von altem technischen Spielzeug. Mit einer Darstellung, die sich an ostasiatische Pinselzeichnungen anlehnt, verfremdet er das fotografische Vorbild und versucht dabei, seinen nostalgischen Charakter zu erhalten. Er benützt Tuschen in den Farben Schwarz, Weiß und Sepia, die er mit japanischen Pinseln verschiedener Stärke vermalte. Wie bei den fernöstli-



Abb. 12: Luftkampf im ersten Weltkrieg

chen Kalligrafien entsteht auf dem Bild durch die Verläufe der nassen Tusche eine spontane Gestik, das raue Papier ist dabei oft wellig und knittrig. Die Zeichnungen haben das Format 32x50 bis 40x60 cm.

Die Serie beginnt mit den Flugversuchen Otto Lilienthals, der 1894 von einem Hügel in Berlin-Lichterfelde startet. Sie geht über zu den Flügen der Brüder Wright 1905 an den Kill Devil Hills in North Carolina und zeigt das merkwürdige, motorgetriebene Fluggerät des Dänen Ellehammer von 1906, mit dem nur kleine Sprünge möglich waren (Abb. 3). Auf den nächsten Abbil-

dungen sind schon Motorflugzeuge gezeichnet, mit denen größere Distanzen zurückgelegt werden, wie die Konstruktionen Louis Bleriets, dem 1909 als erstem die Kanalüberquerung gelang (Abb. 5, 7). Es gab sogar schon Nurflügel-Flugzeuge, wie der Doppeldecker des Engländers J. W. Dunne aus dem Jahr 1910 (Abb. 10). Dass sich das Militär schließlich für die Luftfahrt interessierte, war unvermeidlich. Im ersten Weltkrieg wurde die Technologie vorangetrieben (Abb. 11) und die Taktik des Luftkampfes von legendären Piloten wie Boelcke und Immelmann perfektioniert (Abb.12).