

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 103 (1977)  
**Heft:** 24  
  
**Artikel:** Flieg, Künstler, flieg!  
**Autor:** Christen, Hanns U.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-615306>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Flieg, Künstler, flieg!

Ein langer Holztisch, zwei ebensolange Bänke und zwei Stühle an jeder Schmal-seite des Tisches – das war das Mobiliar der Cantina Strozzi im malerischen, vom Verkehr unberührten Städtlein Florenz vor hundert Jahren. Sie muss nicht zu den besten gehört haben, denn in dem berühmten Büchlein von Hans Barth, das alle bedeutenden Osterien Italiens zwischen dem Gardasee und Capri enthält, kommt sie nicht vor. Aber sie hatte zwei spannende Eigenschaften, die Cantina Strozzi. Erstens war ihr Wirt Carlo Rossi sehenswert: er hatte stachelige rote Borsten auf dem Kopf, einen ebenso stacheligen roten Vollbart und schenkte einen ausgezeichneten Vino nero aus. Zweitens sassen auf den Holzbänken Männer, deren Namen nach langen Jahren der Missachtung heute wieder in Kunstkreisen einen guten Klang bekommen haben: Peter Bruckmann, der Basler Hans Sandreuter, Hans von Marées und Arnold Böcklin. Worüber sie sprachen, war nicht etwa die Malerei. Sondern ihr Thema hiess: Fliegen. Nicht die Fliegen an den Wänden der primitiven Beiz. Nein: das Fliegen.

Schuld daran war Arnold Böcklin. Der hatte es sich in den Kopf gesetzt, einen Apparat zu bauen, mit dem man sich in die Lüfte erheben und davonfliegen konnte. Und geflogen war Böcklin bereits einmal; so sagte er wenigstens. Er hatte einen mit Leinwand bespannten Holzrahmen waagrecht über seinen Kopf gehalten, Anlauf genommen – und dann sei er über einen Festungsgraben geflogen. Die Künstlerrunde war tief beeindruckt.

In wochenlangen Sitzungen, angefeuert vom Vino nero des Signore Rossi, wurde das Flugzeug besprochen, das Böcklin bereits skizziert hatte. Ein Rumpf, an jeder Seite drei übereinanderliegende Flügel, hinten ein Schwanz, den man durch Seilzug verstellen konnte. Die Zeichnungen sind leider verlorengegangen. Aber der Apparat sah ganz ähnlich aus wie die Aeroplane, die im Ersten Weltkrieg Angst und Schrecken verbreiteten. Nur einen Motor hatte Böcklin nicht vorgesehen. Er glaubte, dass Schwerkraft und Wind als Antrieb genügen würden.

Man einigte sich über die Konstruktion. Der Apparat sollte aus Bambus gebaut werden, die Flügel wollte man mit Leinwand bespannen, geteerte Schnüre und Stahldraht mussten alles zusammenhalten. Und für den geeigneten Flugplatz sorgte Signore Rossi: ein abgemähtes Stoppelfeld namens Campo Caldo beim Dorfe Vigliano im Westen von Florenz. Die Werkstatt, in der man den Apparat baute, war der Garten von Böcklins Haus, das an einer sehr sinnigen Adresse lag:

Via Cherubini. Ein Cherub ist ein Engel mit vier Flügeln ...

Das Treiben war recht bunt. In der Gartenlaube sass Signora Angelina Böcklin, auch sie mit einem passenden Vornamen, und nähte die Stoffe für die Flügel. Am Rand jeweils ein Saum für verstärkende Schnüre, alle zehn Zentimeter ein Haken, den die Söhne aus Eisendraht zurechtgebogen hatten, womit der Stoff am Bambusrahmen befestigt werden sollte. Ein befreundeter Tapezierer überzog den Stoff mit Papier, damit er luftdicht würde. Als alles fertig war, verlud man die Einzelteile und fuhr nach dem Campo Caldo hinaus – per Ochsenwagen. Die Florentiner, die solches sahen, waren sich darüber klar: diese Maler waren alle völlig verrückt. Und die Pfarrer der betroffenen Dörfer erhoben warnende Stimmen: der Mensch versuche den Herrgott nicht!

Auf der Kuppe des Hügels, an dem der Campo Caldo lag, entstand das wohl erste Fliegerlager der Weltgeschichte. Unter den Pinien wurden Zelte aufgestellt, in denen die Künstler wohnten. Eine Bauersfrau kochte für sie kräftige Speisen. Oben am Abhang wurde das Flugzeug zusammengebaut. Keiner der Maler konnte mit Werkzeug umgehen, mit Ausnahme von Viktor Zurhelle, einem Schüler Böcklins – der schlug sogar ganz revolutionär vor, man solle abwarten, bis das Aluminium billiger geworden sei, und dann den Apparat aus diesem Metall bauen. Auch nachts war das Lager lebendig. Die Hunde der Umgebung umlagerten es und frassen die Reste auf, ein als Wächter angestelltes Original namens Soldo machte mit einer Oelfunzel und einem Knüppel die Runde, und aus den Zelten hörte man vor allem Arnold Böcklin: er pflegte auf dem Rücken zu schlafen und schnarchte wie eine Maschine.

Rings in den Dörfern wusste man bereits Wundersames von dem Flugzeug zu berichten. In den Flügeln, so hiess es, seien Salons und Zimmer untergebracht, Speisesäle und Schlafkammern, ja sogar Toiletten und Badezimmer, und im Schwanz lägen nicht nur Küche und Keller, sondern auch Räume für die Diener. Weniger Wundersames dachte Frau Angelina Böcklin. Die hatte schlicht und einfach Angst. Deshalb war ihr auch verboten worden, zum Campo Caldo zu kommen. Sie musste von Ferne von einem anderen Hügel aus zusehen, wie das Flugzeug mehr und mehr Gestalt annahm.

An einem schönen Sommertag des Jahres 1881 war der Flugapparat fertig zusammengebaut. Einen Fachmann hätten die Verbindungen der Bambusstäbe wohl zum Heulen gebracht – die einen waren mit Nägeln zusammengeklopft, andere in-

einandergesteckt, noch andere waren mit Schnüren zusammengebunden, und so. Aber vorderhand hielt das Ding. Arnold Böcklin fuhr nach Florenz, um seine zahlreiche Familie zu umarmen, und kam dann wieder zum Campo Caldo heraus. Er war völlig davon überzeugt, dass ihn am nächsten Tag der günstige Wind über die Alpen bis zur Ostsee tragen würde. Der nächste Tag kam – aber der Wind blieb aus. Der Campo Caldo machte seinem Namen «heisses Feld» alle Ehre – es war sauheiss. Das einzige aber, das flog, waren die Stechmücken ...

Gegen Abend überzog sich der Himmel. In der Nacht zogen dicke Wolken auf. Die Künstler besprachen, ob sie nicht den Apparat auseinandernehmen und im Bauernhaus in Sicherheit bringen sollten, damit ein Gewitter ihn nicht beschädigen könnte. Böcklin war dagegen. Er wollte fliegen. Zudem sei es gar nicht sicher, dass ein Gewitter ausgerechnet über dem Campo Caldo niedergehen würde.

Aber es ging ausgerechnet dort nieder. Noch vor dem Frühstück knallte ein Blitz vom Himmel, der Donner krachte und nussgrosse Hagelstücke fielen auf den Campo Caldo, der im Nu ein Campo Freddo war, mit einer fusshohen Schicht von Hagelkörnern bedeckt. Windstösse jagten sich. Das Zelt der Künstler wurde zerstört, der Regen durchnässte sie. Und das Flugzeug? Das war nur noch an zwei Pflöcken angebunden gewesen, damit der Start leicht vor sich gehen konnte. Was mit ihm geschah, berichtete Böcklins Sohn Carlo, der sich als letzter ins Bauernhaus geflüchtet hatte. Als er am Flugzeug vorbeirannte, habe sich der Apparat ganz von selbst in die Luft erhoben und ihn zu erschlagen gedroht.

Als das Unwetter vorbei war, fand man die Reste des Flugzeugs. Sie lagen, ein trauriger Haufen von Leinwand, Bambus, Schnüren und Draht, unten am Hügel. Geflogen war das Flugzeug. Aber nicht zur Ostsee, sondern in sein eigenes Verderben ...

\*

Die Angaben für diese aufregende Geschichte habe ich dem Buch «Zehn Jahre mit Böcklin» entnommen, das Gustav Floerke anno 1902 herausgab. Ein Jahr später, am 17. Dezember 1903, machten die Brüder Wilbur und Orville Wright mit einem selbstgebastelten Flugzeug den ersten geglückten Luftsprung von 260 Metern Länge und begründeten damit die Motorfliegerei. Leider hat Arnold Böcklin das nicht mehr erlebt – er war am 16. Januar 1901 gestorben.