



Glasgemälde für den Kölner Dom (1855/56)*
Anschluß ans Mittelalter

steinlegung, 1842, ein „Werk des Brudersinns aller Deutschen“.

Erhebliche Probleme waren dabei zu lösen: finanzielle, die außer Staatszuschüssen vor allem auch die Gelder eines privaten „Dombauvereins“ erforderten; technische, die unter anderem den Einsatz dampfbetriebener Zugwinden und die Konstruktion neuartiger Gerüstsysteme anregten, künstlerische, die neben dem 1814 wiedergefundenen mittelalterlichen Aufriß der Doppelturmfassade auch eigene Entwürfe des Dombaumeisters Friedrich Zwirner verlangten.

Mittlerweile gingen die Diskussionen weiter. 1842 schon war für den Dichter Ferdinand Freiligrath der Dom „eine Kinderrassel, die der Nation bloß in die Hand gegeben wird, um Wichtiges (freie Presse und Constitution) darüber zu vergessen“. Während der Ausbau des Staates und des Doms in restaurativem Geist fortschritt und Preußen in Streit mit der Kirche geriet, wurden liberale und katholische Bürger dem Groß-Projekt entfremdet.

Als 1880 Kaiser und König Wilhelm I. in Köln eintraf, um zum vermeintlich guten Ende eine Urkunde in den Zierknäuf des südlichen Domturms einmauern zu lassen, war das nur noch ein Akt der Staatsmacht, festgesetzt auf den Geburtstag Friedrich Wilhelms IV. Der Kölner Erzbischof war wegen des preußischen Kulturkampfes im Exil, das Volk sang das Tedeum im Dom nicht mit.

Vorbehalte gegen den Dom haben auch moderne Künstler. Für einen Ausstellungsannex beim Kölnischen

* Dombaubeauftraggeber Görres (2. v. l.) „wird vom heiligen Joseph der Muttergottes empfohlen“.

Kunstverein („Mein Kölner Dom“) ist Zeitgenossen manches Beliebige eingefallen. Zwei aber sind dem Bau durch frühe eigene Arbeit verbunden.

Joseph Beuys, der unter seinem Lehrer Mataré an dekorativen Domtoren mitgewirkt hat, beanstandet auf einem Großphoto, daß sein damals in ein Mosaik-Kreuz eingefügter Rasierspiegel verschwunden ist. Ulrich Rückriem erinnert sich an seine „dumpfe“ Steinmetz-Gesellenzeit in der Dombauhütte. Als Beitrag zur Ausstellung zitiert er einfach die grimmige Fehlprognose Heinrich Heines: „Er wird nicht vollendet, der Kölner Dom.“

ABENTEUER

Echter Knacks

Festgeschnallt auf dem Dach eines Flugzeugs überquerte jüngst ein Deutscher den Atlantik — ein Gewässer, das Spinner, Abenteurer und Ruhmsüchtige seit jeher anzog.

Zwischen New Yorks Wolkenkratzern kurvte, entgegen allen Vorschriften, ein Flugzeug. Auf dem Rumpf der Propellermaschine stand, nach vorne gebeugt und halb erfroren, eine mumienartige Gestalt und winkte nach unten: Es war der Flying Deutschman.

Insgesamt 55 Stunden lang hatte der Giebener Autohändler Jaromir Wagner, mit drei Sicherheitsgurten in ein stählernes Haltegestell geschirrt, zwischen den Flügeln einer zweimotorigen De Havilland Islander ausgeharrt. Dann war er am Ziel seiner Träume: „Ich hatte mir immer gewünscht, den Atlantik als erster Mensch auf dem Dach eines Flugzeugs zu überqueren.“

Gestartet war der 41jährige am 27. September im mittelhessischen Lützelinden. In mehreren Etappen — über

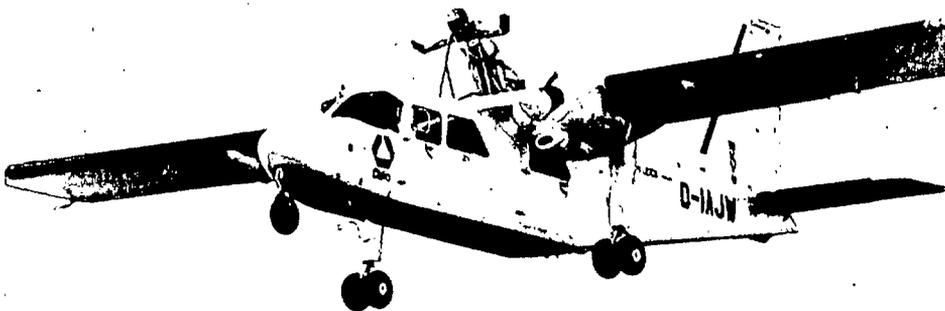
Schottland, die Färöer Inseln, Island, Grönland und Kanada — zitterte der Familienvater Amerika entgegen.

Hagel hämmerte auf den außenbords Stehenden, sein Kinn erfror trotz eines schützenden Motorradhelmes, eisige Winde pfften in 3000 Meter Höhe durch seine zwiebelartig übereinandergezogene Kleidung — wollene Unterwäsche, Taucheranzug, Ski-Overall und Lederkombi. Als Wagner schließlich am 8. Oktober bei New York niederging, war er völlig erschöpft: „Ich habe echt einen Knacks weg.“

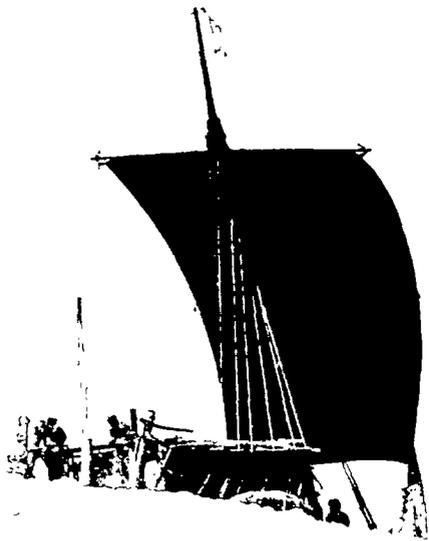
„Ein neuer Held“, bejubelte „Bild“ den seltsamen Rekordflug. „Tollkühn“, staunte die Münchner „Abendzeitung“. Und auch die US-Fernsehanstalt ABC lobte: „Eine großartige Leistung.“ Nur Englands nüchterne „Times“ ließ sich von dem luftigen Trip des standhaften Jaromir nicht beeindrucken. „Wie anders“, kommentierte das Blatt mit insularem Sarkasmus, „sollte man den Atlantik auch überqueren?“

Wagner war freilich nicht der erste, der den Atlantik auf ungewöhnliche Weise überwand. Schon seit jeher fühlten sich wagemutige Naturen herausgefordert, den unberechenbaren Ozean zu bezwingen: Mit Primitiv-Flugzeugen, Faltbooten, Ruderkähnen oder Ballons gingen sie auf den gefährlichen Atlantik-Trip — aus den verschiedensten Motiven:

- ▷ Um die Langstreckentauglichkeit der damaligen Flugzeuge zu testen, flogen der Pilot John William Alcock und seine Crew im Juni 1919 mit einer 720-PS-Vickers Viny erstmals Nonstop über den Atlantik.
- ▷ Beweise für die Theorie, schon die Phönizier hätten Amerika erreicht, wollte der norwegische Forscher Thor Heyerdahl liefern, als er 1970 mit seinem nach 3000 Jahre

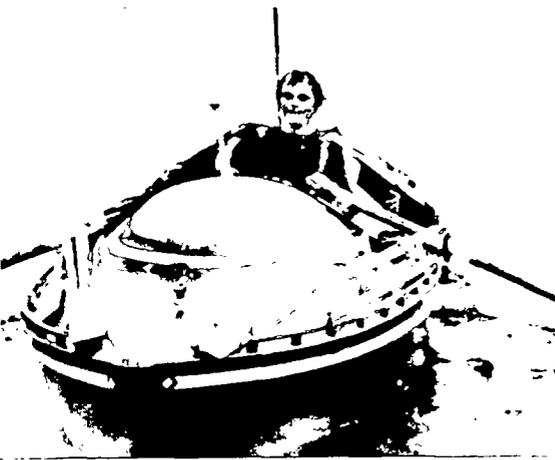


Atlantik-Überquerer Wagner: Traum erfüllt, Kinn erfroren



Thor Heyerdahls Papyrusfloß Ra II

Atlantik-Überquerer: Ruhmsucht, Abenteuerlust und Forscherdrang



Rudener d'Abouville

alten Vorlagen gefertigten Papyrusfloß „Ra II“ von Marokko zu den Westindischen Inseln segelte.

- ▷ Aus Abenteuerlust ließen sich im Sommer 1956 drei junge Kanadier auf einem selbstgebauten Floß ins Meer hinaustreiben. Halb verhungert kamen sie 88 Tage später in England an.
- ▷ Ruhmsucht trieb den US-Piloten Charles Lindbergh, den ersten Alleinflug über den Atlantik zu wagen. Nach seinem erfolgreichen Flug im Mai 1927 kassierte er eine Prämie von 25 000 Dollar.

Ebenfalls einen satten Geldpreis (10 000 Dollar), ausgelobt vom amerikanischen „Police Gazette Magazine“ für die erste Atlantik-Überquerung im



Rudener Samuelson, Harbo*

Ruderboot, hofften sich die US-Fischer Frank Samuelson und George Harbo zu verdienen, als sie am 6. Juni 1896 in ihrem Sechs-Meter-Kahn „Fox“ von New York aus auf die Reise gingen.

55 Tage später kamen sie, völlig erschöpft, auf den englischen Scilly-Inseln an. Unterwegs brachte eine Reihe von Riesenwellen ihr Boot zum Kentern, sämtlicher Proviant ging verlo-

* Zeichnung aus „The National Police Gazette“ vom 22. August 1896.



Ballon Double Eagle II

ren. Über zwei Wochen saßen die beiden hungernd in ihrem Kahn, bis sie zufällig einem Schiff begegneten. Samuelson und Harbo gingen für wenige Stunden an Bord, verschlangen eine kräftige Mahlzeit und schafften neue Vorräte auf ihr Boot. Dann ruderten sie unverdrossen weiter.

Allein mit Muskelantrieb überquerte 70 Jahre lang niemand mehr den Atlantik. Erst im Frühjahr 1966 starteten in New York die britischen Soldaten John Ridgeway und Chay Blyth in ihrem Ruderboot „English Rose III“, um den Trip der „Fox“-Besatzung zu wiederholen. Nach 91 Tagen disziplinierter Ruderarbeit landeten die beiden in Irland.

Mit ihnen waren noch zwei weitere Engländer, der Journalist David Johnstone und der Werbeangestellte John Hoare, zur Ruderpartie über den Atlantik gestartet. „Unser Boot ist absolut unsinkbar“, so Johnstone vor der Abreise über seine „Puffin“, eine Sperrholzkonstruktion mit zwei Luftkammern.

Er und sein Seekamerad waren es jedoch nicht: Als Wochen später der kanadische Zerstörer „Chaudiere“ das Boot kieloben treibend vor Neufund-

land aus dem Wasser fischte, fehlte von den beiden jede Spur.

„Ein einzelner“, meinte der erfolgreiche Riemen-Recke Ridgeway nach seiner Ankunft, „kann niemals über den Atlantik rudern.“ Er irrte. Im Januar 1969 verließ der Brite John Fairfax, ein abenteuernder Reiseschriftsteller, mit seiner 6,60 Meter langen „Britannia II“ Gran Canaria. 180 Tage später landete der einsame Ruderer, die englische Nationalhymne schmetternd, am Strand von Florida.

Nur 73 Tage hingegen benötigte der Franzose Gérard d'Aboville, der bislang letzte Atlantik-Ruderer, für die Wasserstrecke zwischen Amerika und Europa: Genüßlich an einer Zigarre ziehend, pulpte er Ende letzten Monats sein kajakähnliches Boot in den Hafen von Brest.

Mehr Respekt vor den Urgewalten des Ozeans als jene Transatlantik-Ruderer in ihren schwankenden Schiffchen hatten die ersten Segler, die den Atlantik solo überquerten — wie etwa der legendäre Joshua Slocum, Kultfigur aller Einhandsegler, der zwischen 1895 und 1898 mit seiner „Spray“ die Welt umrundet und trotzdem zeitlebens „eine gesunde Angst vor dem Atlantik“ behalten hatte.

Schon früh hatten auch die Luftschiffer versucht, mit ihren Ballons das große Wasser zu überqueren — trotz vieler Versuche über 100 Jahre lang ohne Erfolg:

- ▷ Hoffnungsvoll stieg 1873 in New York der Amerikaner W. H. Donaldson zum Atlantik-Cross auf; doch schon wenige Stunden später landete er unsanft in den nahegelegenen Catskill Mountains.
- ▷ Eine Bruchlandung mitten im Atlantik machten 1958 vier britische Ballonfahrer, die der Entdeckerroute von Columbus nachfliegen wollten. Sie erreichten die Neue Welt zu Wasser — in ihrer Gondel, die als Boot konstruiert war.
- ▷ Spurlos verschwand 1974 der Transatlantik-Ballonier Thomas Gatch; im selben Jahr ertrank der Amerikaner Robert Berger, als sein Gas-Sack kurz nach dem Start erschlafft ins Wasser sank.

Erst 1978 schafften drei Amerikaner, Ben Abruzzo, Larry Newman und Maxie Anderson, die Traumstrecke aller Ballonfahrer: Vom US-Städtchen Presque Isle (US-Staat Maine) gondelten sie mit ihrem „Double Eagle II“ bis in die Nähe von Paris — häufig vom Scheitern bedroht: Immer wieder hatte sich auf der Außenhaut des Ballons eine schwere Eisschicht gebildet.

Eine Transatlantik-Premiere ganz anderer Art gelang 1952 dem Franzosen Alain Bombard. Als erster überquerte er den Ozean in einem Schlauchboot — ohne Nahrungsmittel



Faßschiffer McNamara: Nach 50 Minuten abgessoffen

oder Trinkwasser mitzunehmen. 65 Tage lang nährte er sich mit selbstgefangenem Meerestier; dazu trank er teils destilliertes Meerwasser, teils aus Fischen ausgepreßte Flüssigkeit.

Auch der deutsche Arzt Dr. Hannes Lindemann schlürfte Regenwasser und verpflegte sich aus dem Atlantik, während er 1955 von Las Palmas in einem Einbaum bis zu den Antillen vorstieß. Ein Jahr später wiederholte er seine Fahrt in einem Serien-Faltboot — bis heute das kleinste Wassergefährts, das je über den Atlantik schipperte.

Bald versuchten auch die Einhandsegler, durch Atlantik-Törns in immer kleineren Nußschalen Aufsehen zu er-

regen; Devise: je weniger hochseetüchtig, desto besser. Mit einem 4,12 Meter kurzen Klinkerboot beispielsweise startete von Falmouth (USA) im Sommer 1965 der US-Journalist Robert Manry in Richtung Europa. Fünfmal fiel der miserable Segler, der vorher niemals auf dem Ozean gewesen war, während seines Trips ins Wasser, mitunter fuhr er tagelang im Kreis. Als hätte der Klabauteermann seine schützende Hand über ihn gehalten, kam der Mini-Segler trotzdem an.

Weniger erfolgreich war der Engländer Edward McNamara, der kürzlich in einem eigens konstruierten Faß über den Atlantik rudern wollte. Die Reise, 30 Jahre lang geplant, endete nach 50 Minuten: Das Faß schlug voll und soff ab.

POPMUSIK

Kino im Kopf

Der amerikanische Songschreiber Paul Simon, als Teil des Erfolgsduos „Simon & Garfunkel“ berühmt geworden, startet seine erste Deutschland-Tournee.

Immer dann, wenn Einsamkeit droht — beim Tod der Mutter, beim Abschied aus dem Elternhaus —, gibt es auch ein Trostpflaster, denn dafür „erschuf Gott das Kino“. So jedenfalls sieht es der New Yorker Songdichter Paul Simon, 39, in einem seiner neuen Lieder.

„That's Why God Made The Movies“, Teil der jetzt — nach fünfjähriger Abstinenz vom Platten-Markt — veröffentlichten Simon-LP „One-Trick Pony“, weist nicht nur in die Richtung von Simons jüngstem Karriere-Schritt (als Filmemacher); der Text ist zugleich ein Schlüssel zu seiner speziellen Poesie.

Von jeher nämlich hatte der „Odysseus großstädtischer Melancholie“ („Rolling Stone“), ehemals Hälfte des Erfolgsduos Simon & Garfunkel, all-gemeingültige Situationen so zu sprachlichen Kürzeln verdichtet, daß sie im Zuhörer eigene Bilder und Handlungsabläufe freisetzen; lyrische Graffiti als Regieanweisungen für das Kino im Kopf.

Für Lieder wie „The Sounds Of Silence“, „Mrs. Robinson“, „The Boxer“, „Bridge Over Troubled Water“, „Still Crazy After All These Years“ oder „My Little Town“ wurde er mit insgesamt 21 Grammy-Preisen ausgezeichnet — vergleichbar den „Oscars“ des Filmgeschäfts. Nur noch zwei Autorenpaare, Lennon/McCartney von den Beatles sowie Burt Bacharach und Hal David, waren seit 1960 mit so vielen Evergreens erfolgreich.

Und da er schon früher Filmereferenzen als Soundtrack-Komponist