

rige Abhängigkeit von einem Mäzen zu der vom 7Buchmarkt wurde (7Verlag). Wenn auch das Projekt des »freien Schriftstellers« im 18. Jh. häufig scheiterte, so ermöglichten die im 19. Jh. dank neuer Techniken in großer Zahl erscheinenden 7Zeitungen und 7Zeitschriften durch neue Gattungen wie Feuilletonromane, 7Roman-Vorabdrucke, 7Glossen oder Kritiken einen für viele A. relativ sicheren Erwerb [2].

In der Antike und noch im MA war A.-Arbeit bestenfalls von einem 7Mäzen honoriert worden; der durch Abschriften vervielfältigte Text galt weithin als Gemeinbesitz. Die Frage nach der angemessenen Honorierung war eine Begleiterscheinung des Buchdrucks. Zunächst wurden die A. vom Verleger mit Freixemplaren, in Einzelfällen allerdings auch schon mit Barhonoraren entlohnt. Honorare, die starken Schwankungen ausgesetzt waren, waren seit Ende des 16. Jh.s die Regel. Im 18. Jh. radikalisierte sich das Problem der 7Nachdruck-Praxis, die den A. und den Verleger schon in den zurückliegenden Jahrhunderten geschädigt hatte. Mit dem Übergang vom Tauschhandel zum Barverkehr wurde die Kapitalisierung des 7Buchhandels vorangetrieben. Viele A. versuchten, durch 7Subskription, Pränumeration oder Selbstverlag die Profite der Verleger in die eigene Tasche zu lenken [1].

Die Vorstellung von einem allgemeinen und urheberschaftlichen Eigentumsrecht war in der Antike noch unbekannt; der A. der Gegenwart besitzt mittlerweile ein materielles, auf sein Manuskript bezogenes Eigentumsrecht. Mit dem Buchdruck kamen auch die Probleme der Rechtsstellung des A. gegenüber dem Verleger und im Hinblick auf die Dauer von Verlagsrechten oder die Honorierung von Neuauflagen auf. Die juristische Fixierung eines 7Urheberrechts und des damit zusammenhängenden Verlagsrechts erfolgte zuerst als engl. Copyright-Gesetz 1709. Es schützte jedoch das 7Buch, nicht den A. In Frankreich wurde erst 1793, in Preußen 1794 ein Verlagsrecht im Sinne eines Vertrages zwischen A. und Verleger kodifiziert. 1810 erfolgte im Badischen Landrecht erstmals die Anerkennung der Ansprüche des A. im Sinne des Urhebers eines ursprünglichen Eigentums [1].

Zum Autor im Bereich der Musik vgl. 7Musiker.

→ Buchmarkt; Dichter; Geistiges Eigentum;
Literarische Institutionen; Urheberrecht; Verlag

[1] H. BOSSE, Autorschaft ist Werkherrschaft. Über Entstehung des Urheberrechts aus dem Geist der Goethezeit, 1981

[2] H. J. HAFERKORN, Zur Entstehung der bürgerlich-literarischen Intelligenz und des Schriftstellers in Deutschland zwischen 1750 und 1800, in: B. LUTZ (Hrsg.), Deutsches Bürgertum und literarische Intelligenz 1750–1800, 1974, 112–275 [3] W. HAUG / B. WACHINGER (Hrsg.), Autorentypen, 1991 [4] W. SCHEMME, Autor und Autorschaft in der Moderne, dargestellt am Werk Ernst Jüngers (Diss. Münster), 1952 [5] P. SEIBERT, Der »tichter«

und »poeta« am Beginn der Nz. Einige Bemerkungen zum frühreformatorischen Autorentypus, in: LiLi 42, 1981, 13–28.

Gerhard Sauder

Autorrecht s. Geistiges Eigentum; Urheberrecht

Aviatic

A. ist die Fähigkeit, sich mit Hilfe von Flügeln bzw. Tragflächen in der Luft zu halten, die Kunst also, nach Art der Vögel (lat. *avis*) zu fliegen. Bereits in der ma. Chronistik gibt es immer wieder Nachrichten über Individuen, die versuchten, den Vogelflug nachzuahmen. Solche »Flüge« von hohen Türmen endeten meist tragisch. Seit der zweiten Hälfte des 15. Jh.s besitzen wir vermehrt Nachrichten von Flugversuchen, die durch ihre Detailfülle an Glaubhaftigkeit gewinnen, wie im Fall des Giovanni Battista Danti (ca. 1477–1517), der 1496 Flugversuche am Trasimenersee und schließlich in Perugia unternahm und überlebte.

In diese Zeit fallen auch die ersten erhaltenen systematischen technischen Überlegungen zur A. Seit 1486 stellte Leonardo da Vinci (1452–1519) kommentierte Skizzenbücher zusammen, am ausführlichsten in seinem Manuskript *Sul volo degli ucelli* (»Über den Flug der Vögel«, 1505). Wenn er von *il tuo ucello* spricht, ist ein Fluggerät gemeint, zu dessen Sehnen man »stärkste Zugschnüre aus Rohseide« benötige. Leonardo war sich bewusst, dass Gleitflüge »ohne Flügelschlag« mit Hilfe von Tragflächenkonstruktionen keine unüberwindliche Schwierigkeit darstellen konnten. Beobachtungen über den Anstellwinkel der Flügel und die Steuerung des Geräts verdeutlichen die Ernsthaftigkeit dieser Überlegungen. Die Nagelprobe auf den Erfindungsgeist war jedoch das Problem des Antriebs, denn die menschliche 7Muskelkraft reichte nicht aus, um einen menschlichen Körper mit Flügeln in die Lüfte zu heben. Leonardo wollte sie für dieses »Schlagflügelgerät« mit Sprungfedern und flaschenzugartigen Vorrichtungen verstärken. Er durchdachte außerdem die Möglichkeiten einer Hubschraube mit vertikaler Achse und Fallschirm. Obwohl diese Vorrichtung zu keinem Ergebnis führen konnte, war Leonardo in Bezug auf den geplanten »großen Vogel« optimistisch.

Es ist sicher kein Zufall, wenn der Flugnarr im ausgehenden 15. Jh. seinen festen Platz in der 7Narrenliteratur fand, etwa in der Schwankerzählung des Pfaffen Wiegand vom Kalenberg, die über die Niederlande bis England gelangte, oder einer Andeutung in Sebastian Brants *Narrenschiff*. Diese Tradition setzte sich in der Episode des 7Volksbuches fort, in der Till Eulenspiegel den Spießbürgern verspricht, mit Flügeln aus dem Fenster des Rathauses von Magdeburg zu fliegen (ohne zu planen, dieses lebensgefährliche Vorhaben in die Tat



Abb. 1: Till Eulenspiegel narret die Bevölkerung Magdeburgs mit der Ankündigung eines Flugversuchs; Holzschnitt aus einem Volksbuch von Dil Ulenspiegel, 1515.

umzusetzen; vgl. Abb. 1); hier geht es um eine Kritik der Leichtgläubigkeit.

Allerdings gibt es aus mehreren europ. Ländern – Deutschland 1495 und 1669, Italien 1496 und 1610, England 1517, 1650 und 1659, Frankreich 1536, 1550 und 1629, Portugal 1540, in den 1640er Jahren aus Belgien, um 1650 aus dem Osmanischen Reich und aus den Niederlanden – mehr oder minder glaubhafte Berichte von Flugversuchen mit mechanischen Flügeln [2]. Diese Berichte unterscheiden sich im Tenor deutlich von jenen Interpretationen, die Flugversuche als Beispiel der *superbia* (der Sünde des Hochmuts) charakterisierten und mit der Geschichte von Daedalus und Ikarus erläuterten. Bereits Dante Alighieri hatte dem Ketzler »Griffolino« aus Arezzo, der sich wie ein Greif in die Lüfte hatte erheben wollen, seinen Platz in der Hölle zugesichert.

In der zweiten Hälfte des 16. Jh.s äußerten sich führende Gelehrte wie Girolamo Cardano (1557), Gianbattista della Porta (1558) und Petrus Ramus (1569) zuversichtlich über die zukünftige Kunst, nach Art der Vögel zu fliegen. Im Rahmen der Philosophie des 7Ramismus – etwa bei Theodor Zwinger aus Basel – erschien die Verwirklichung des Fliegens sogar als zwingend notwendig. In naturkundlichen Veröffentlichungen wie Pierre Belons *L'histoire de la nature des oyseaux* (»Naturgeschichte der Vögel«, 1555) wurde nicht zufällig in ganzseitigen Kupferstichen das Skelett eines Menschen dem eines Vogels gegenübergestellt (vgl. Abb. 2). In seiner Utopie *Nova Atlantis* (1627) plante Francis Bacon die A. im Haus der Erfindungen (*domus machinarum*) fest ein: »Wir ahmen dort auch den Vogelflug nach und haben gewisse Stufen und Startplätze, um gleich geflügelten Tieren durch die Lüfte zu fliegen.«

Das Mutterland des nzl. Fliegens blieb das Italien der Renaissance, wo sich führende Naturwissenschaftler auf dem jeweiligen Wissensstand mit der Materie des Fliegens beschäftigten; einige Praktiker der A. in anderen Ländern waren der Herkunft nach ebenfalls Italiener. Auch im Umkreis Galileo Galileis (1564–1642), dessen Forschungen zu den Gesetzen der Bewegung und zum Fall einschlägig waren, gab es angeblich Versuche durch den Dialogpartner Andrea Sagredo. Dies geht aus dem bestdokumentierten Flugprojekt der Frühen Nz. hervor, der *Ars volandi* (»Kunst des Fliegens«) des Erfinders Tito Livio Burattini, der sich 1647/48 am polnischen Hof Wladislaws IV. aufhielt. Burattini baute mit seiner Konstruktion auf Galileis Theorie vom Luftwiderstand auf. In den überlieferten Bauplänen hatte sich die A. zu einer Flugmaschine weiterentwickelt, die allerdings immer noch auf einem Flügelschlagmechanismus basierte, der über ein Hebelwerk aus dem Rumpf des Vogels bedient wurde. Das geplante Gerät sollte über ein Steuerruder, Notfallschirm und Schwimmkörper verfügen. Burattinis Traktat *Ars volandi* wurde an eine ganze Reihe einflussreicher Multiplikatoren verschickt und – dank der neuen 7Infrastruktur der 7Kommunikation – europaweit von führenden Intellektuellen (J. J. Becher, Ch. Huygens, J. B. Baptist van Helmont, M. Mersenne, M. Thévenot, G. P. de Roberval, Th. Haak) diskutiert. Burattinis Fluggerät scheint zeitweise sprichwörtlichen Charakter angenommen zu haben; auch er selbst hat Eingang in die Literatur gefunden (S. de Cyrano de Bergerac, *Mondstaaten und Sonnenreiche*, 1657/62). Da das Gerät nie verwirklicht wurde, machte sich freilich in den 1650er Jahren Desillusionierung breit.

Im zweiten Buch des *Novum Organon* (1620) hatte Francis Bacon gemahnt, man solle zugunsten der Wis-

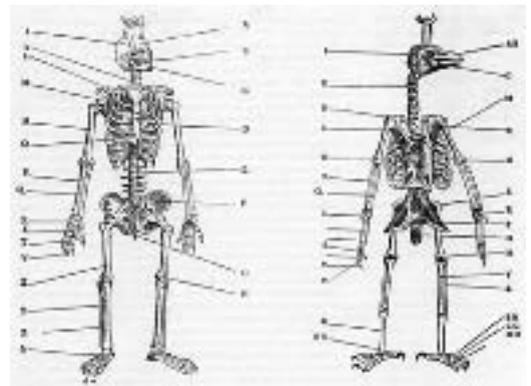


Abb. 2: Vergleich der Skelette von Mensch und Vogel in Pierre Belons *L'histoire de la nature des oyseaux* (Paris, 1555). Belon versuchte innerhalb eines mechanistischen Weltbilds zu erklären, warum Vögel – im Gegensatz zum Menschen – fliegen können, indem er die Fortbewegungsweisen anhand des Knochenbaus verglich.

senschaften »den menschlichen Geist nicht mit Schwingen beflügeln, sondern mit einem bleiernen Gewicht ihn zurückhalten von allem Sprung und Flug« (2, 1, 104). Wenig später war der Tenor in der ersten gedruckten akademischen Dissertation *De arte volandi* (»Über die Kunst des Fliegens«, 1628) ähnlich: Der Tübinger Professor Friedrich Hermann Flayder diskutierte zunächst alle ihm bekannten Möglichkeiten und Beispiele der A. durch, um dann zu dem launigen Schluss zu kommen, diese ikarischen Flugversuche seien ohnehin unnützlich; wichtiger sei es, mit den »Flügeln des Geistes« zu fliegen. Freilich reagierte das Publikum auf diese Schrift eher enttäuscht und bis zur Diskussion um Burattinis Projekt wurden noch mehrere eher technisch orientierte Abhandlungen oder Reden über die *Ars volandi* verfasst, darunter von Marin Mersenne (1634) und Johann Baptista van Helmont (1640) [2].

Etwa gleichzeitig setzte parallel bereits die Diskussion über die Möglichkeiten der Luftschiffahrt (Aeronautik) ein. Der portug. Jesuit Franciscus Mendoza (1573–1626) brachte den Gegensatz zwischen der Luftfahrt mit Hilfe eines Schiffes (lat. *navis*) zu dem seit dem ma. Philosophen Roger Bacon (1214–1292) propagierten Flug nach Art der Vögel auf den Punkt. Nach dem vorläufigen Scheitern der A. setzten die europ. Gelehrten auf das Prinzip der \uparrow Aeronautik. Die Frage des Antriebs wurde jedoch erst in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s mit der Erfindung des Verbrennungsmotors gelöst.

→ Aeronautik; Ballonfahrt; Luftfahrt

[1] D. BAUER / W. BEHRINGER (Hrsg.), Fliegen und Schweben. Annäherungen an eine menschliche Sensation, 1997

[2] W. BEHRINGER / C. OTT-KOPTSCHALJSKI, Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik, 1991 [3] C. HART, The Prehistory of Flight, 1985 [4] I. B. HART, The World of Leonardo da Vinci. Man of Science, Engineer and Dreamer of Flight, 1961.

Wolfgang Behringer

Aviso

A. (Pl. Avisi) ist ein Begriff des Kommunikationswesens, der im 16. Jh. aus dem Ital. (*avviso*: Nachricht, Warnung, Ratschlag) in andere europ. Sprachen übernommen wurde. Er nahm bald in der Bedeutung »Begleitbrief« eine Schlüsselrolle im Postwesen (\uparrow Post) ein und sollte sich im frühen 17. Jh. auch im neuen Medium der periodischen, gedruckten \uparrow Zeitung im Sinne von »Nachrichten« einbürgern, bis er durch eine jüngere Begrifflichkeit überlagert wurde. Da das Postwesen durch die Familie de Tassis (seit 1651 Thurn und Taxis) nach Österreich, Deutschland, die Niederlande und nach Spanien gebracht wurde und von Familien (Bosco, Calepio, Grimaldi, da l'Herba, Magno, Paar Regazzo, Paar, Somigliano) betrieben wurde, die sich untereinander auf Ital. verständigten, gingen zahlreiche ital. Begriffe wie A. in

den Sprachgebrauch der gebildeten begüterten europ. Oberschicht über. Führende Benutzer des internationalen Postwesens, etwa die Kaufleute und der Adel Oberdeutschlands oder des Rheinlands, waren des Italienischen mächtig, da sie eine kaufmännische Ausbildung, ein Universitätsstudium oder ihre \uparrow Kavalierstour in Italien absolviert hatten. Hans Fugger benutzt den Begriff A. ganz selbstverständlich in seinem Briefwechsel, der über die transkontinentale Postlinie Antwerpen-Augsburg-Venedig-Rom-Palermo, sowie die Postkurse von Augsburg nach Prag, Wien und Lyon abgewickelt wurde.

In der Postsprache des 16./17. Jh.s waren A. die Begleitbriefe, mit denen die Postmeister untereinander Anweisungen zur Behandlung und zum Inhalt der Briefpakete kommunizierten. Dies war notwendig, da die Briefe in verschlossenen Postsäcken transportiert wurden, welche nur die Postmeister der großen Postämter öffnen und neu sortieren durften. A. enthielten zunächst technische Details (Bestätigung des Empfangs der letzten Sendung, Tag des Eintreffens, Zahl der neu mitgesandten Briefpakete, Bestimmungsorte, Gewicht, Art der Portonerhebung), darüber hinaus jedoch jede Menge an vertraulichen oder persönlichen Mitteilungen; so geben etwa die A. der venezianischen Postmeister Auskunft über zwischen ihnen und Kollegen ausgetauschte Geschenke (etwa von Venedig nach Brüssel Brillengläser, Blumensamen, Rosinen, Bücher, Gemälde und Arzneien).

Die Postmeister machten es sich jedoch früh zur Angewohnheit, in den A. auch \uparrow Nachrichten von allgemeiner Wichtigkeit mitzuteilen, nach damaliger Begrifflichkeit »neue Zeitungen«. Diese hatten meist politische Ereignisse zum Gegenstand (Staatsverträge, Rebellionen, Ausgang von Schlachten, Tod von Herrschern), die auch ökonomische Relevanz haben konnten; doch eigneten sich A. für jede Form der Nachricht. Da die Post die avancierteste Beförderungseinrichtung war, verfügten die Postmeister als erste über die neuesten Nachrichten. Daraus ergab sich die Möglichkeit, den lokalen Machthabern oder Bankiers zu Diensten zu sein und an Einfluss zu gewinnen. Für die Postsekretäre, die in den Postämtern die Geschäfte führten, ergaben sich daraus willkommene Nebeneinkünfte. Die Sekretäre aller großen Postämter waren im Nachrichtenhandel engagiert und stiegen z. T. im frühen 17. Jh. selbst zu Herausgebern von \uparrow Messrelationen oder \uparrow Wochenzeitungen auf. A. wurden jedoch auch von privaten Korrespondenten auf dem Postweg verschickt. Aus allen diesen Quellen dürften Novelanten (Nachrichtenagenten) in Venedig oder Augsburg sowie die Inhaber der ersten unabhängigen \uparrow Nachrichtenagenturen, wie Jeremias Schiffler (1561–1626), ihre Informationen erhalten haben. Sie verpflichteten sich in ihren Verträgen gegenüber ihren Abonnenten, etwa Octavian Secundus und Philipp Eduard Fugger, den Sammlern der \uparrow Fuggerzeitungen, »wöchentlich alle A. einzusenden«.