

Judith Keilbach / Alexandra Schneider (Hg.):

**FASTEN YOUR SEATBELT!
BEWEGTBILDER VOM FLIEGEN**

MEDIEN' WELTEN

LIT

Keilbach / Schneider

FASTEN YOUR SEATBELT!

Medien ' Welten

Braunschweiger Schriften zur Medienkultur,
herausgegeben von Rolf F. Nohr

Band 11

Lit Verlag Münster / Hamburg / Berlin / London

LIT

Judith Keilbach / Alexandra Schneider

FASTEN YOUR SEATBELT!
BEWEGTBILDER VOM FLIEGEN

LIT

Bucheinbandgestaltung: Tonia Wiatrowski / Rolf F. Nohr unter Verwendung eines Screenshots
aus CHRISTOPHER STRONG (Dorothy Arzner, USA 1933) © RKO Radio Pictures

Buchgestaltung: © Roberta Bergmann, Anne-Luise Janßen, Tonia Wiatrowski
<http://www.tatendrang-design.de>

Satz: Rolf F. Nohr

© Lit Verlag Münster 2009

Grevener Straße / Fresnostraße 2 D-48159 Münster

Tel. 0251-23 50 91 Fax 0251-23 19 72

e-Mail: lit@lit-verlag.de <http://www.lit-verlag.de>

Chausseestr. 128 / 129 D-10115 Berlin

Tel. 030-280 40 880 Fax 030-280 40 882

e-Mail: berlin@lit-verlag.de <http://www.lit-verlag.de/berlin/>

Die Onlineausgabe ist lizenziert unter einer Creative Commons:

Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen

3.0 Unported Lizenz. (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.de>)



Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen

Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über

<http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-643-10053-5

Printed in Germany

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung: Flugbilder	7
Patrick Vonderau	11
»Hi, I'm Cheryl, Fly Me!« Hollywood, die Deregulierung des Luftverkehrs und das Lächeln einer Stewardess	
Christine Hanke	23
Im Bann der Concorde Flugzeugkatastrophenfilme und Flugbildforschung	
Simon Rothöhler	43
»Roger, Roger?« Notizen zu einer kleinen Taxonomie filmischer Flugbilder	
Pierre-Emmanuel Jaques	55
Die Schweiz überfliegen Oder: »wie man die beste Werbung für unser Land macht«	
Markus Stauff	67
Bewegungsexzesse / Raumtransformationen Flugbilder und die Mobilitätskonstellation der Tour de France	
Judith Keilbach	91
Kurve über Stammheim (Flugbild 1975)	
Sabine Nessel	107
Flugbilder in Katastrophenfilmen Oder: wie das Kino den Menschen den Traum vom Fliegen zurückgibt	

- 119 Drehli Robnik**
This is an air front!
Luftkrieg gegen Bodenziele, Erfahrungskrisen und
postheroischer Urbanismus bei William Wyler
- 141 Alexandra Schneider**
Projektionen im Flugzeug, Videofilme im Aufzug
Gebrauchsfilm außerhalb des Kinos
- 153 Ralf Adelman**
Geschichten einfliegen?
Dynamische Einstellungen in Film und Fernsehen
- 167 Natalie Lettenewitsch**
Absturz zu Boden
Flugzeugkatastrophe, Terrorismus und Inflight Entertainment
- 187 Malte Hagener**
Propaganda auf hoher See
Bordkinos und Reisebilder deutscher Reedereien, 1919–1939
- 200 Autorenverzeichnis**

EINLEITUNG: FLUGBILDER

Von der Erde losgelöst am Himmel zu fliegen war bereits in der Antike ein Wunschtraum der Menschen. Es dauerte lange, bis dieser Traum mit der Erfindung des Flugzeugs seine Erfüllung finden sollte. Hatten zuvor bereits Fesselballons, Zeppeline und öffentlich angekündigte Flugversuche die Bilderproduktion in der illustrierten Presse angeregt, so wurde das Fliegen mit dem Flugzeug endgültig zu einem Gegenstand von Fotografie und Film. Die frühen Bildberichte und Wochenschaun begeistern sich für die technische Innovation, entwerfen zukünftige Nutzungsmöglichkeiten und berichten atemlos über das Gefühl zu fliegen und den Blick von oben auf die Welt. Inzwischen gehören Flugzeuge zu den alltäglichen Fortbewegungsmitteln. Berichten Flugreisende über ihre Flugerfahrungen, so geht es kaum noch um die Faszination des Fliegens, sondern vor allem um Verspätungen, unangenehme Kontrollen oder verlorene Gepäckstücke.

Dieses Buch resultiert ebenfalls aus einem Austausch über Flugerlebnisse. Ausgehend von visuellen Erfahrungen im Flugzeug, wie Live-Bilder von Start und Landung, die mit einer schwenkbare Außenbordkamera aufgenommen und direkt auf die Bordbildschirme übertragen wurde, oder die Folgen einer ausgefallenen Videoanlage, über die eigentlich die Instruktionen zur Flugsicherheit abgespielt werden sollte, haben wir zu einem Workshop an die Freie Universität Berlin eingeladen, um dem spektakulären Charakter des Fliegens nachzugehen. Wir haben uns angesichts der visuellen Aufrüstung durch Bildschirme, Kameras und Inflight Entertainment Programme unter anderem gefragt, ob sich Flugzeuge und Flughäfen als Unterhaltungszentren beschreiben lassen und inwiefern sie mit Multiplex-Kinos vergleichbar sind. Sind Flugzeuge und Flughäfen als Orte zu verstehen, an denen der Wechsel vom Alltag in ein touristisches Dispositiv stattfindet, das dominant visuell bestimmt ist? Oder stellen die Bildschirme vor allem eine Reaktion auf die Ängste dar, die mit dem Fliegen und dem Fehlen von festem Boden unter den Füßen einhergehen?

Die visuelle Qualität des Fliegens resultiert jedoch nicht nur aus dem Einsatz von Bildmedien vor und während der Flugreise. Verschiedenste Flugbilder tragen dazu bei, den ohnehin spektakulären Charakter des Fliegens zu akzentu-

ieren. Vor allem Filme setzen Flugzeuge und den Blick von oben imposant in Szene. Handeln Spielfilme zuerst noch von den Abenteuern wagemutiger Flugpioniere, von Rettungen in letzter Minute aber auch vom Tod, wenn eine Maschine zu Boden geht, so gilt ihr Interesse seit den 1970er Jahren zunehmend den Flugzeugkatastrophen im zivilen Luftverkehr. Ihren jeweiligen Genrekonventionen entsprechend entwerfen die Filme damit ganz unterschiedliche Bilder vom und Geschichten übers Fliegen: geht es in den Abenteuerfilmen um die Faszination des Fliegens, um Obsessionen und eine Leidenschaft, die nicht selten zu Beziehungskonflikten führt, so akzentuieren Katastrophenfilme die Gefahren und Bedrohungen, die sich aus der Loslösung vom Erdboden und der Abgeschlossenheit der Kabine ergeben können.

Bilder, die von fliegenden Kameras aufgenommen wurden, werden bevorzugt verwendet, um einen Überblick herzustellen. So lässt sich beispielsweise der Schaden, den ein Wirbelsturm angerichtet hat, am besten durch einen Überflug verdeutlichen, die Länge eines Staus wird aus dem Hubschrauber ermittelt und selbst die Überwachung von Rüstungs- und Nuklearprogrammen findet mit Hilfe des (Satelliten-)Blicks von oben statt. Insbesondere das sicherheitspolitische Monitoring vermittelt dabei den Eindruck, dass es die Übersicht aus der Vogelperspektive ermöglicht, die Wahrheit zu erblicken. In medientheoretischen Überlegungen wird diese Positionierung, die mit dem (Satelliten-)Blick auf die Erde einhergeht, bisher erstaunlich wenig reflektiert.

Obwohl zahlreiche Studien existieren, die sich mit der Beziehung von Eisenbahn und Film sowie dem in Bewegung gesetzten Blick beschäftigen, finden Analogien zwischen Film und Fliegen bisher nur am Rande Erwähnung. Seit Paul Virilio wissen wir zwar, dass Film und Fliegen zeitgleich in Erscheinung traten und die Luftfahrt ein Mittel des Sehens ist. Doch Kino- und Flugdispositiv sind vielleicht noch auf andere Weise zusammenzudenken: Lässt sich, so haben wir uns gefragt, die narrativ erzeugte Allwissenheit vieler Filme beispielsweise als ›ideologische Positionierung‹ mit dem Überblick von Oben vergleichen? Ist die Erzählinstanz damit der Pilot, der uns ›Filmpassagieren‹ zu einem Überblick über die Geschichte verhilft?

Die Beiträge des vorliegenden Sammelbands sind aus diesem Workshop über Flugbilder hervorgegangen. Ein Großteil der Texte beschäftigt sich dabei mit filmischen Darstellungen des Fliegens. Dabei werden zum einen Einzelaspekte in den Blick genommen und zum anderen Klassifikationen filmischer Flugbilder vorgeschlagen. So interessiert sich Patrick Vonderau in seinem Beitrag für die Figur der Stewardess im Hollywood-Film. Dabei zeichnet er nicht zuletzt den (medien-)historischen Wandel einer Profession nach, die damit begann, dass eine Krankenschwester zur Betreuung der Passagiere in die Lüfte

geschickt wurde, und die sich inzwischen über den zweideutigen Escortservice der Stewardess zur eindeutigen Mobilitätsdienstleistung mit der Bezeichnung Flugbegleitung entwickelt hat. Christine Hanke beschäftigt sich hingegen mit Katastrophenfilmen, in denen die *Concord* eine zentrale Rolle spielt. Sie beschreibt die freie Zirkulation von Flugaufnahmen zwischen Spielfilmen, Fernsehdokumentationen und DVD-Menügestaltung und diskutiert in diesem Zusammenhang auch die Umkodierung dieser Bilder durch das reale *Concord*-Unglück. Drehli Robnik geht anhand von vier Filmen von William Wyler den filmischen Bildern der »air front« nach. In seiner Analyse arbeitet er unter anderem die konzeptionellen Optiken des Bombenkriegs heraus und zeigt die postheroischen Formen soldatischer Männlichkeit auf. Pierre-Emmanuel Jaques untersucht sodann Schweizer Luftfahrtfilme. Aus filmhistorischer Perspektive beschreibt er die dominanten Motive und legt dar, dass diese Filme nicht zuletzt einen neuen Blick auf die Schweizer Berge freisetzen und ihnen damit eine zentrale Rolle für die Konstruktion von nationaler Identität zuweist.

Auch das Interesse von Sabine Nessel gilt dem Katastrophenfilm. Sie geht allerdings von einer Klassifikation des Filmtheoretikers Morin aus, vor deren Hintergrund sie King Kongs Griff nach den Flugzeugen als emblematisches Bild für den Zusammenfall von Fliegerei und Kinematographie beschreibt und Katastrophenfilme des 21. Jahrhunderts untersucht. Simon Rothöhler zeigt in seiner Taxinomie filmischer Flugbilder, dass sich diese nicht nur in Bildern *von* und Bildern *aus* Flugzeugen unterscheiden lassen. Er schlägt vielmehr eine Differenzierung zwischen zentrifugalen und zentripetalen Flugbildern vor und führt unter Rückgriff auf die filmtheoretischen Schriften von Bazin und Deleuze deren jeweiliges filmästhetisches Potential aus. Ralf Adelmann beschäftigt sich in seinem Text mit dynamischen Flugeinstellungen am Anfang von Filmen und Fernsehserien. Er unterscheidet verschiedene Funktionen dieser Flugaufnahmen und weist darauf hin, dass sie nicht zwangsläufig narrativen Charakter haben, sondern auch eine Sogwirkung entwickeln und körperliche Effekte haben. Nach der Funktion und dem Potential von Luftaufnahmen fragt auch Markus Stauff in seinem Beitrag über die Live-Berichterstattung von der Tour de France. Sein Interesse richtet sich dabei auf die wechselseitige Umformung von Raum und sportlicher Leistung, von Wettkampf und Kulturgeschichte, die dem Fernsehen durch den Einsatz dieser Bilder gelingt.

Das Interesse von Alexandra Schneider gilt hingegen dem Inflight Entertainment. Sie diskutiert das Unterhaltungsangebot an Bord von Flugzeugen im Kontext von Flugangst und beschreibt das Screening von Filmen als Schaffung eines kontinuierlichen Horizonts, den viele Passagiere zu verlieren befürchten. Natalie Lettenewitsch fragt hingegen nach dem Verhältnis von Inflight Enter-

tainment, Flugzeugkatastrophen und Terrorismus, wobei sie nicht zuletzt auch künstlerische Bearbeitungen dieser Themen berücksichtigt. Sie stellt unter anderem die Orientierungspunkte für die Filmauswahl auf dem *mainscreen* dar und weist darauf hin, dass sich das Inflight Entertainment mit den Kleinbildschirmen und der Vervielfältigung der Programme inzwischen den Gegebenheiten am Boden angenähert hat. Auch Judith Keilbach knüpft Verbindungen zwischen der Luftfahrt und dem Terrorismus. Sie rekonstruiert in ihrem Beitrag einen fliegerischen Vorfall zu Beginn des Baader-Meinhof-Prozesses. Malte Hagener leistet mit einer Geschichte des Bordkinos schließlich einen Blick zurück in die Zukunft: Tauchen audiovisuelle Unterhaltungsprogramme heutzutage nicht mehr ausschließlich im Kontext exklusiver Luxusreisen auf, die mit den Kinos an Bord von Kreuzfahrtschiffen ihren Ausgang nahmen, so gehören sie heute – (fast) unabhängig von Klasse und Fortbewegungsmittel – zu jeder Reise dazu. Dabei sorgen die Reisenden indes zunehmend selbst für ihre Unterhaltung, erlaubt es die Mobilität der Medien doch, das Programm auf dem Laptop oder Handy selbst mitzubringen.

Wir danken allen Beteiligten für ihre anregenden (Diskussions-)Beiträge und Rolf F. Nohr für sein Interesse, aus dem Workshop einen Sammelband entstehen zu lassen. Ohne finanzielle Unterstützung der Freien Universität Berlin durch leistungsbezogene Mittel hätte das Projekt nicht in der vorliegenden Form realisiert werden können, auch dafür möchten wir uns bedanken.

Judith Keilbach und Alexandra Schneider, Amsterdam/Berlin 2008

»HI, I'M CHERYL, FLY ME!« HOLLYWOOD, DIE DEREGULIERUNG DES LUFT- VERKEHRS UND DAS LÄCHELN EINER STEWARDESS

Nimmt man die Filmgeschichte als Indikator, so haben Flugbegleiterinnen einen eher randständigen Beruf. Im Vergleich zu anderen Professionen, wie etwa der des Maklers, die auf den ersten Blick für das Erzählen unergiebig scheinen, aber in unterschiedlichsten Spielfilmen zu finden sind, ¹ haben Stewardessen und ihre männlichen Pendants nur wenig zur Erzählmotivik beigetragen. Gerade mit Blick auf die USA, die bekanntlich nicht nur eine der größten Film-, sondern auch Luftfahrtindustrien vorweisen können, wird dieser Befund augenfällig. Stewardessen, umgeben mit dem Hauch von Extravaganz und Abenteuer, tauchen hier als bloßes Ausstattungsmerkmal auf, wie in *CATCH ME IF YOU CAN* (USA 2002, Steven Spielberg). Sie dienen als Vorwand, der eine melodramatische Entwicklung oder einen Kriminalplot motiviert, wie Barbara (Franka Potente) in *BLOW* (USA 2001, Ted Demme) oder Jackie Brown (Pam Grier) im gleichnamigen Film (USA 1997, Quentin Tarantino). Was das Genrekinobetrifft, so passt es Stewardessen, wenn überhaupt, in eine Protagonisten-Antagonisten-Struktur ein, ohne die Möglichkeiten dieser schillernden Figur dramaturgisch auszuschöpfen. Hollywood lässt sie in Action- und Katastrophenfilmen starke Männer lieben, Flugzeuge retten oder Passagiere trösten, wie in *AIRPORT* (USA 1970, George Seaton), *DIE HARD 2* (Stirb langsam 2, USA 1990, Renly Harlin), *PASSENGER 57* (USA 1992, Kevin Hooks) oder *TURBULENCE* (USA 1997, Robert Butler). Dabei bleibt die Figur unterentwickelt, ein gleichsam durchsichtiger Faden, der das Gewebe der Erzählung nur unterstützt und keine eigenen Motivkreise ausbildet. Wo die Rolle der Stewardess einer berühmten Schauspielerin übertragen wird, wie Doris Day in *JULIE* (Mord in den Wolken, USA 1956, Andrew L. Stone) oder Romy Schneider in *EIN ENGEL AUF ERDEN / MADEMOISELLE ANGE* (D/F 1959, Géza von Radványi), tritt das Interesse an der Berufsrolle der Flugbegleiterin rasch hinter jenes am Star und seinem Image zurück. Umso auffälliger werden Stewardessen, wenn sie filmisch einmal ganz in den Vordergrund treten – und wenn sich um den Beruf und die Situationen, die er dem Erzählen ermöglicht, sogar Zyklen von Filmen herausbilden. ² In der Filmgeschichte ist dies bislang nur zweimal der Fall gewesen. Im ersten Fall handelt es sich um einen kleinen Zyklus von Sexploitation-Filmen aus den späten

sechziger und siebziger Jahren, der ein Thema in wenigen Variationen durchspielte: die Stewardess als Sexy Swinger. Auslöser dieses Zyklus war *THE STEWARDESSES* (USA 1969, Al Silliman Jr.), dessen großer kommerzieller Erfolg wohl auch darauf beruhte, dass er das 3D-Verfahren in die Softpornographie einführte und diese Idee landesweit bewarb. Zugleich konnte der Film von einem Interesse profitieren, das skandinavische Importe wie *JAG ER NYFIKEN – GUL* (Ich bin neugierig – gelb, S 1966, Vilgot Sjöman) oder *DANSK SEXUALITET* (DK 1969, M.C. von Hellen) an »natürlicher« weiblicher Sexualität geweckt hatten. *THE STEWARDESSES* knüpfte an die zeitgenössische Debatte um die Liberalisierung der Sexualmoral sowie an Tropen der Werbung an, indem er zeigte, welche »Abenteuer« eine Gruppe befreundeter Flugbegleiterinnen in Beruf und Freizeit erleben. Die jungen Frauen exerzieren mit Piloten und Passagieren ein Repertoire an »Nummern« durch (vgl. Williams 1989, 172), und die episodische Reihung der meist nur angedeuteten Sexualakte verstärkt den von der Reklame geschaffenen Eindruck, es handle sich um berufsbedingte Selbstverständlichkeiten. Nachahmer fanden sich weltweit, von *CHRISTA - SWEDISH FLY GIRLS* (DK/USA 1971, Charles O' Connell) über *DIE STEWARDESSEN* (Schweiz 1971, Erwin C. Dietrich), *NAUGHTY STEWARDESSES* (USA 1975, Al Adamson), *BLAZING STEWARDESSES* (USA 1975, Al Adamson), *BEDROOM STEWARDESSES* (USA 1977, Al Adamson) bis hin zu dem verspäteten *STEWARDESS SCHOOL* (USA 1986, Ken Blancato). Das Darstellungsprinzip blieb meist ähnlich. Auch Erwin C. Dietrichs *DIE STEWARDESSEN* bedient sich etwa der Nummerndramaturgie, wobei das Spektakel der halbnackten Körper regelmäßig von Postkartenansichten beflogener Städte unterbrochen wird, die im Verbund mit dem gefälligen Groove des Soundtracks den Eindruck einer gewissen Beiläufigkeit schaffen. Die Softpornographie der sechziger und siebziger Jahre trug so zur Normalisierung eines bis dato unakzeptablen Sexualverhaltens bei, indem sie dieses als selbstverständlichen Aspekt beruflichen und touristischen Verhaltens darstellte.

Der zweite Zyklus zeichnet ein anderes Bild von der Stewardess und ihrem Beruf. Dieser Zyklus datiert in den Beginn des neuen Millenniums, und er zeigt Flugbegleiterinnen in neuen Situationen, ja überhaupt erst einmal als Figuren, deren Eigenschaften über das bisherige Maß berufsspezifischer Typifizierung hinausgehen. Auch was die beim Zuschauer intendierten Gefühle anbelangt, sind die neueren Filme anders gefärbt, sie kommen weniger erregend, als heiter-verklärend oder düster-auswegslos daher. In einigen Fällen steht der Stewardessen-Beruf ganz im Mittelpunkt romantischer oder komödiantischer Verwicklungen, so in *A VIEW FROM THE TOP* (USA 2003, Bruno Baretto), *EVERY STEWARDESS GOES TO HEAVEN / TODAS LAS AZAFATAS VAN AL CIELO* (USA/Argentinien 2003, Daniel Burman) oder *ELISABETHTOWN* (USA 2005, Cameron Crowe). In an-

deren sind die Flugbegleiterinnen Teil einer Bedrohungssituation, der sie nicht entkommen können, wie etwa in *FLIGHTPLAN* (USA 2005, Robert Schwentke), *RED EYE* (USA 2005, Wes Craven) oder *UNITED 93* (USA 2006, Paul Greengrass). Allerdings reicht die nahe liegende Annahme, dieser neue Zyklus reagiere auf das Medienereignis vom 11. September, und tue dies eben auf zweierlei Art, zu seiner Beschreibung kaum aus. *FLIGHTPLAN* ist in diesem Kontext ein aufschlussreiches Beispiel: Die Association of Flight Attendants (AFA) rief anlässlich der Premiere gemeinsam mit zwei weiteren Berufsverbänden zum Boykott der Disney-Produktion auf. **3** Der Protest richtete sich gegen den Plot selbst, einen Erpressungsfall über den Wolken, als dessen Urheber am Ende ein Federal Air Marshal und eine Stewardess enttarnt werden. Dabei setzt der Film, auch wenn er ebenso wie *RED EYE* deutlich mit dem Wissen um die Terrorgefahr beim Fliegen spielt, weniger die Kenntnis des historischen Ereignisses, als der Berufsrolle der Stewardess voraus. Denn eben weil die Zuschauer davon überzeugt sind, dass Flugbegleiter für Sicherheit und Service sorgen, sind sie auch bereit, sich zu der Annahme verleiten zu lassen, die von Jodie Foster verkörperte Mutter habe den Entführungsfall ihrer Tochter vielleicht nur imaginiert.

Die Klage über die »unfaire Charakterisierung«, die von Seiten des Flugbegleiter-Verbandes nach dem Film zu hören war, bezog sich in der Tat weniger auf die sicherheitstechnischen Auswirkungen des 11. September, als auf das Berufsbild der Stewardess an sich. »Diese falsche Auffassung von Flugbegleitern«, so Thom McDaniel, Präsident der Transportarbeiter-Gewerkschaft TWU Local 566, »ist etwas, das wir seit 75 Jahren auszuräumen suchen. Unseren Berufsstand auf der großen Leinwand als terroristisch dargestellt zu sehen, ist einfach unfasslich.« **4** Nicht zufällig kam der Boykott-Aufruf, bislang einmalig in der Flug- und Filmgeschichte, just zum 75. Jubiläum der Profession selbst. Er verweist, über die aktuelle Aufregung hinaus, auf die große Relevanz, die Berufsbilder für die Luftfahrtindustrie seit jeher besitzen. Als die Firma Boeing Air Transport (eine Vorläuferin von United Airlines) im Mai 1930 die Krankenschwester Ellen Church anstellte, um die Passagiere auf ihrem Flug von Chicago nach Oakland zu betreuen, galt dies nicht von ungefähr als genialer Schachzug: Einerseits bescherte die fliegende Krankenschwester dem Unternehmen eine enorme Publicity, die entscheidend dazu beitrug, Flugreisen attraktiv zu machen. Andererseits erwies sich die Krankenschwester als ideales Modell, um Regeln für einen bislang inexistenten Berufsstand zu definieren, Regeln, die nicht nur Alter und Körpermaße, sondern auch alle Verhaltensformen betreffen (vgl. Eaton 1996). Da es sich bei der Flugbegleiterin um einen Dienstleistungsberuf handelt, sind die Versprechungen und Erwartungen, die bezüglich ihres Verhaltens gelten, in höchstem Maße ökonomisch relevant.

Im Sinne einer Arbeitshypothese würde ich nun behaupten, dass die Filme beider Zyklen auf ein kulturelles Wissen Bezug nehmen, das die Tätigkeit der Flugbegleiterin vor allem als eine der *emotionalen Arbeit* versteht. Wie die Soziologin Arlie Russell Hochschild in ihrer berühmten Studie *The Managed Heart. Commercialization of Human Feeling* (1983) ausführt, besteht die Dienstleistung, die Stewardessen erbringen, wesentlich darin, dass sie zur rechten Zeit die rechten Gefühle zeigen. Wissen um die Adäquatheit der jeweiligen Emotion gehört zur Selbstführung der Flugbegleiterin ebenso wie zu den Erwartungen, die von Seiten der Passagiere an sie herangetragen werden dürfen. Im Falle des Sexploitation-Zyklus wird solches Wissen aufgegriffen und weitergesponnen, um einen pornographischen Plot zu situationalisieren, während bei Filmen wie *FLIGHTPLAN* oder *RED EYE* gezielt die Erwartung unterlaufen wird, die hinsichtlich dessen gilt, was für das Fühlen einer Stewardess angebracht ist. Zugleich erzählen die Filme nicht nur, sie stellen Arbeitsverhalten aus und sind darin verknüpft mit Exploitation in dem Sinn, den dieser Begriff filmhistorisch gewonnen hat: als Zurschaustellung, die etwas mit Ausbeutung, aber auch mit Werbung zu tun hat. Ich will diesen beiden Beobachtungen im weiteren Verlauf des Textes nachgehen und dabei den Blick sukzessive über den Horizont von Hollywood öffnen.

In *ELISABETHTOWN* fliegt Drew (Orlando Bloom), ein selbstmordgefährdeter Looser, in einer völlig leeren Maschine der American Airlines zur Beerdigung seines Vaters. Claire (Kirsten Dunst), die herzlich lächelnde Stewardess, lässt den Depressiven keine Sekunde ungestört, allerdings zunächst weniger aus Anteilnahme, als aufgrund ihrer eigenen beruflichen Situation: Schließlich hat der einsame Fluggast ihr und der Airline erst einmal das Einkommen gesichert. Die komisch überzeichnete Szene verweist auf die Misere inneramerikanischer Fluglinien, vor allem aber stellt sie die permanent lächelnde Claire als eine Person vor, die mit ausgestellten Gefühlen für ihre Fluglinie wirbt. Hochschild hat dieses Phänomen beschrieben: Das Lächeln einer Stewardess werbe stets für den Zustand der Fluggesellschaft, die sie vertritt, für deren Zuversicht, dass die Flugzeuge nicht abstürzen, sondern pünktlich ankommen werden, und es lädt ein zu mehr (1983, 4). Claire verrichtet demnach emotionale Arbeit: Sie kontrolliert ihr privates Empfinden auf Lohnbasis, um einen bestimmten, an Gesicht und Körper beobachtbaren Gefühlsausdruck zu erzeugen, der bei den Fluggästen eine gewünschte und ökonomisch folgenreiche Reaktion hervorruft. Für Hochschild hat das Lächeln Tauschwert im Sinne der Marx'schen Wirtschaftslehre, mehr noch: es erfüllt eine Signalfunktion und weist der Stewardess damit, so ließe sich folgern, die Rolle eines Mediums im Tauschprozess zu. Tatsächlich zieht Claire, das Medium, in diesem Prozess den Kürzeren; sie gehört in

jene Kategorie von Stewardessen, welche die vom Arbeitgeber gesetzten »feeling rules« ganz zu ihren eigenen gemacht haben (ibid., 19). Claire hängt Drew trotz seiner offensichtlichen Zurückhaltung nach, drängt ihm ihre Telefonnummer auf – ein Fall von »transmutation«, könnte man mit Hochschild argumentieren, also der Umwandlung des privaten Gefühlslebens in Arbeit selbst.

Wie das Beispiel zeigt, und wie Claire es im späteren Verlauf der Handlung explizit in Worte fassen wird, sind Stewardessen »substitute people«, die anderen etwas ermöglichen, ohne selbst ganz für voll genommen zu werden. Narratologisch gewendet könnte man von Helferfiguren sprechen, aber die textuelle Funktion geht darüber hinaus: Claire mit ihrem werbenden Lächeln ist, wie ihre vielen Schwestern, zugleich auch eine Figur, an der sich die Narration zum Spektakel hin bricht. Passender scheint die Redeweise von einer *transitorischen Figur*, regelt Claire doch nicht nur den Übergang Drews von einem Zustand (der Depression) in einen anderen (des Glücks). Sie verweist vor allem darauf, dass die Profession der Stewardess selbst eine des Übergangs ist (vgl. Sawitzki 1967, 19). Flugbegleiter enden nicht als Flugbegleiter, sondern sie heiraten (wie Claire) oder verunglücken (wie Ellen Church), auch wenn dies natürlich Extremfälle sind. Mit Erving Goffman könnte man überdies sagen, dass ihr Tätigkeitsfeld immer nur eine »Simulation des beruflichen Ernstfalls« darstellt, ein So-tun-als-ob; sobald der »Ernstfall« eintritt, endet auch der Kompetenzbereich der Stewardess (Goffman 1977, 72ff.).

Es würde allerdings zu kurz greifen, in dem Berufsbild, das ein Film wie ELISABETHTOWN entwirft, nur ein populärkulturelles Image zu sehen, das sich von der ›Realität‹ des Berufes selbst abhebt oder ihr gar zuwiderläuft. Einen solchen Ansatz vertreten Elizabeth R. Moles und Norman L. Friedman, die Ende 1969 eine Befragung unter 125 Stewardessen der Starlight Airlines vornahmen, ausgehend von der Prämisse, das in der amerikanischen Öffentlichkeit vermittelte Bild junger Frauen, die den Kontakt mit männlichen Fluggästen oder Kollegen zwecks Freizeit, Sex oder Ehe suchten, sei schlicht falsch. Überraschenderweise kamen sie am Ende ihrer kleinen Studie jedoch zu dem Schluss, dass Flugbegleiter in der Tat meist junge weibliche Singles aus Familien der Mittelklasse seien, die gerade das Abenteuer des Reisens locke. Selbst das Image des Sexy Swinger, das zu diesem Zeitpunkt die öffentliche Wahrnehmung dominierte, »becomes, if nothing else, a reality that must be taken into account by hostesses in their interactions with passengers and others who expect that kind of role behaviour from them« (1973, 312).

Ich würde hier dafür plädieren, den Begriff Image für anderes aufzusparen und den Begriff des Berufsbildes zu benutzen, um den scheinbaren Widerspruch in Moles' und Friedmans Argument auszuräumen. Filme spielen Berufsbilder

an, schmücken sie aus oder werfen sie – aber sie erfinden sie nicht.◀5 Wenn der Sexy Swinger um 1969 in den Diskurs um die Arbeitsrealitäten von Stewardessen einging, dann hat dies mit einer Veränderung der Berufsrolle zu tun, die zunächst einmal von der Luftfahrtindustrie selbst gewollt und systematisch befördert wurde. Wie die Krankenschwester oder »Air Hostess«, so ist auch der Sexy Swinger ein Modell, an dem sich die veränderten Regeln, die für berufsadäquates Verhalten gelten, festlegen lassen. Definiert sich die Tätigkeit der Flugbegleiterin vor allem über den direkten Kundenkontakt, so ist ja gerade die Frage von Interesse, wie dieser Kontakt als Dienstleistung jeweils historisch ausgestaltet wird. Im Blick auf den Zeitraum Ende der sechziger Jahre beschreiben Moles und Friedman ausführlich die Techniken, die Stewardessen zu diesem Zweck antrainiert wurden. Dabei handelte es sich, neben technologischem und organisatorischem Sachwissen, vor allem um Techniken der Gefühlsbeherrschung. Die Flugbegleiterinnen der Starlight Airlines belegten während ihrer Ausbildung Empathie als Fach und lernten in diesem Zusammenhang, wie sich verschiedene Typen von Passagieren, gerade auch männliche, durch Lächeln, besondere Aufmerksamkeit oder Augenkontakt ruhig stellen lassen (1973, 310f.). Zu den eingeübten Techniken gehörte das Signalisieren stillen Einverständnisses bei Beschwerden ebenso wie ein Verfahren, das die Stewardessen selbst als »Kill them with kindness« bezeichneten – überrumple den Passagier mit unerwarteter Liebenswürdigkeit, gerade wenn er sich falsch verhält (ibid., 311).

Das sexualisierte Lächeln gehört ins Repertoire solchen Verhaltens – es hat nichts mit Images oder falschen Erwartungen zu tun, sondern ist rein ökonomischen Charakters. Wenn überhaupt, so reflektiert es eine historische Situation, nämlich jene der Deregulierung der Luftfahrtindustrie. Zum Zeitpunkt von Moles' und Friedmans Studie führte die Deregulierung des Marktes für Flugreisen zu einem verschärften Wettbewerb der Airlines. Zunächst manifestierte sich dieser in einem Preiskampf, doch bald reichte der Preis allein nicht mehr aus, um die Leistungen einer Fluglinie gegenüber den Konkurrenten herauszustellen (Biederman 1982; Pitt/Norsworthy 1999; Sinha 2001). Das Jet Age begann nicht nur mit schnelleren Flugzeugen, sondern auch mit dem Versprechen eines besonderen Mehrwerts, den eben die Stewardessen zu garantieren hatten. Paradoxerweise ließen die Düsenflugzeuge weniger Zeit für Service, was erforderlich machte, dass die Dienstleistung, um die es hier als Distinktionsmerkmal ging, standardisiert werden musste. Die Stewardess täuschte eine individuelle Ansprache nur noch vor, und sie bediente sich zu deren Kommunikation verschiedener Techniken (ihrem Lächeln, der erotischen Ausstrahlung), die es rechtfertigen, sie auch in diesem Zusammenhang als ein

Medium zu bezeichnen. Gerade kleinere amerikanische Flugunternehmen wie *Continental*, *Southwest Airlines*, *National* oder *PSA*, die im Wettbewerb benachteiligt waren, setzten das Lächeln, und erotische Versprechungen insgesamt, sehr gezielt in der Unternehmenskommunikation ein. *Southwest Airlines* beispielsweise ließ seine Stewardessen Hot Pants tragen. Ein Fernseh-Werbespot zeigt drei Schönheiten, die in dieser Berufskleidung auf die Maschine zulaufen, wobei sich eine der heranzoomenden Kamera entgegengreht und den Zuschauer lächelnd mit der Frage konfrontiert: »Remember what it was like before you had Southwest Airlines? You didn't have hostesses in hot pants«. In einem Folgespot griff *Southwest* die Frage erneut auf; diesmal mit einer in Untersicht gezeigten Stewardess, die lässig auf der Startbahn posiert: »Remember what it was like before there was somebody else up there who loved you? There was no such thing as executive class service to Dallas...«. *PSA* wiederum warb für sich mit dem Slogan »Our smile is not just painted on«, woran die oft komödiantisch überdrehten Fernsehspots der kalifornischen Fluglinie in der Tat kaum Zweifel ließen. In einem solchen Spot nimmt ein quasi-militärischer Drill Instructor, allerdings in der Aufmachung eines Geschäftsmannes, bei der vor dem Flugzeug aufgestellten Crew die »PSA Smile Inspection« ab und versucht, einer Blondine den »Smile of the Day Award« an die Oberweite zu heften, was diese mit einem verführerischen Lächeln in die Kamera quittiert. »Here at PSA we take our smiling seriously«, heißt es ironisch zum Schluss.

Arlie Hochschild hat darauf hingewiesen, dass Stewardessen nicht nur emotionale Arbeit verrichten, sondern dies auch in einem bestimmten *emotionalen Stil* tun, der wesentlicher Bestandteil des Services ist (1983, 5). Auf populärkulturelle Erzeugnisse gewendet ließe sich behaupten, dass diese nicht nur Geschichten erzählen, welche zeitgenössische Berufsbilder zum Bezugspunkt haben, sondern sich zugleich auch immer parasitär an dem emotionalen Stil bedienen, der für die Arbeit der Flugbegleiterin gerade gilt. Ein Beispiel aus der Unterhaltungsliteratur ist Elly Beinhorns Roman *Madlen wird Stewardess. Ausbildung und Abenteuer einer Flugbegleiterin auf internationalen Luftlinien* (1954). In einem Kapitel erklärt die »reizende, schlanke Chefstewardess« Maria Teerstegen den Flugschülerinnen, worauf es ankommt: Eine Flugbegleiterin »bedient ihre Fluggäste nicht im üblichen Sinn, sondern ist darüber hinaus die Hausfrau an Bord und hat einen entscheidenden Einfluß darauf, daß sich der Fluggast bei uns wohlfühlt [...]«. Kurz: sie sei »der beste Werbefachmann [sic!] der Gesellschaft, die sie vertritt« (1954, 8). Kaum zwanzig Jahre später durften sowohl das hier vermittelte Berufsbild der »appetitlichen« Hausfrau, als auch der Stil, in dem die Erzählung ihren Leser adressiert, hoffnungslos altbacken wirken. Andere Bestseller zum Thema hatten sich durchgesetzt, etwa

Coffee, Tea, or Me? The Uninhibited Memoirs of Two Airline Stewardesses (1973) von Donald Bain, eine Ode an Stewardessen als »objects of male adoration back when flying was fun«, an die abenteuerlustige und mobile Frau also, »classy and cool, with smiles as wide as a runway« (1973, xii). Gewiss wirbt auch hier die Flugbegleiterin für ihr Unternehmen, doch setzen der zotige Ton, den das Buch schon im Titel anschlägt, ◀6 und die Schwärmerei für den »obvious appeal« der Stewardessen nicht nur ein verändertes Selbstverständnis, sondern auch eine neue Kundschaft voraus. Die familiäre, ja zudringliche Ansprache unterscheidet sich kaum vom Stil des Sexploitation-Zyklus; Buch und Film arbeiten gleichermaßen Tropen der Werbung in ihre Geschichten ein. FLY ME (USA 1973, Cirio H. Santiago) etwa eröffnet mit einem Aktfotografen, der kurz vor einer Flugreise zum nächsten Shooting erklärt, er suche bei Models stets das »girl that can smile without showing her face«. Der Titel verknüpfte den Film direkt mit einer berühmt-berüchtigten Anzeigenkampagne von *National*, die die Stewardess Cheryl Fioravanti mit dem Slogan »Hi, I'm Cheryl, Fly Me!« ins Bild gesetzt hatte.◀7

Filme wie FLY ME oder THE STEWARDESSES sind Exploitation, versteht man darunter einen Stil, der das Prinzip der Ereigniswerbung zum Formmerkmal macht (vgl. Schaefer 1999, 4). Der Sexploitation-Zyklus der sechziger und siebziger Jahre warb mit der emotionalen, ja sexuellen Ausbeutung von Frauen und weckte damit bestimmte Erwartungen an eine Dienstleistung. Es ist an dieser Stelle aufschlussreich, den Begriff des Images noch einmal aufzunehmen, um den Aspekt der Erwartungen oder Versprechen, die sich an das vom Medium Stewardess kommunizierte Berufsbild knüpfen, ein wenig näher zu beleuchten. »Image« soll hier für den Versuch zweier Industrien stehen, solche Erwartungen zu kontrollieren; der Ausdruck meint im folgenden die konsumentenseitigen Versprechen an das Berufsbild, wie sie sich in Marktstudien der Industrien darstellen.◀8 Interessanterweise nämlich beauftragten 1969 sowohl die Film- als auch die Flugbranche den legendären Motivationsforscher Ernest Dichter, um zu erkunden, worin die Bedürfnisstrukturen bestünden, die das Handeln ihrer potentiellen Konsumenten anleiteten. Dichter Inc. war (und ist) ein weltweit operierendes Unternehmen, das die von George H. Gallup entwickelten quantitativen Verfahren zur Meinungsforschung um eine psychologische, auch psychoanalytische Dimension erweiterte. In *Motivating Human Behaviour* (1971) zieht Dichter rückblickend Bilanz dieser Arbeit, die er als Mittel des Social Engineering verstand. Die Kapitel enthalten Material aus empirischen Studien, so auch einer, welche sich der Psyche des Reisenden im Düsenzeitalter widmete. Darin suchte Dichter zu erklären, warum nur 60 Prozent aller potenziellen Flugreisenden bislang geflogen waren (1971, 199). Für ihn hatte dies mit tiefer

liegenden emotionalen Reaktionen zu tun, einem inneren Konflikt zwischen der Sicherheit der Routine und der Lust aufs Abenteuer. Entsprechend empfahl er den Airlines, im Kunden den Wunsch nach einem »neuen Selbst« anzusprechen: »psychological vacations« also, die auf »mind expansion« zielen würden, »rather than lying on beaches« (1971, 203). Regeln emotionaler Arbeit, die Unternehmen wie *Starlight Airlines* ihren Stewardessen beibrachten, waren integraler Bestandteil eines solchen Social Engineering.

Zugleich erarbeitete Dichter Studien für die Filmindustrie, die unter anderem erklären sollten, warum die Kinobesuchszahlen rückläufig waren (Dichter 1969). Er kam zu dem Schluss, die Freizeitgestaltung unterläge einem Leistungsbezug, dem das Kino als Institution nicht mehr gerecht würde. Entscheidend war für ihn in diesem Zusammenhang das schwindende Prestige des Kinos, verursacht von einer nicht mehr erfüllten Bildungsfunktion, schlechtem Service und eingeschränkten Möglichkeiten sozialen Kontaktes (1969, 59-138). Der Befund ist insofern aufschlussreich, als ›Prestige‹ für eben jene Kernqualität stand, die sich aus Sicht der Motivationsforschung an das Fliegen knüpfte. Dichter setzte das Filmsehen und das Fliegen zu Problemen in Bezug, die aus der Modernisierung des Arbeitslebens entstanden waren; ebenso wie der Kinobesuch, so war die »Reise nach Mallorca« bezogen auf die Leistungsfähigkeit des Konsumentenden: »Man möchte in seiner Freizeitbeschäftigung demonstrieren, wer man ist, was man hat, und was man kann« (ibid., 31). Berufssoziologische Studien aus den sechziger Jahren unterstützen diesen Befund, so etwa eine vergleichende Untersuchung, welche die mittelständischen Berufe der Stewardess und des Kinobesuchers einander gegenüberstellte (König 1967). Auch hier galt das Kino als Ort sinkenden Sozialprestiges, als Vergnügung für »kleine Leute«, »erlebnishungrige Jugendliche« und »primitive Lüstlinge« (ibid., 59), während der Stewardess ein neuer Repräsentationscharakter zukam. Sie vertrat schließlich nicht nur die Airline, sondern gleichsam auch den Passagier, ermöglichte es ihr Verhalten doch, »seine Vorstellung [...] auf die Stewardess projizieren zu können« (Sawitzki 1967, 38).

Die Stewardess wäre also gleichsam ein lebendes Interface: sie repräsentiert den Handlungsspielraum, den der Passagier an Bord hat, indem sie Hinweise darauf liefert, was die Objekte und Vorgänge in seiner Umwelt bedeuten. Ihre Funktion wird durch eine Reihe von Regeln beschrieben, die im Berufsbild, das sie jeweils verkörpert, dargestellt sind, wobei dieses Berufsbild immer auf den Konsumenten bezogen bleibt. Dies mag schließlich vielleicht auch erklären, warum die Flugbegleiterinnen in Spielfilmen wie *FLIGHTPLAN* oder *RED EYE* nicht mehr lächeln. In einer Situation, in der wieder der Preis und nicht mehr Service entscheidet, und wo Stewardessen, sofern sie überhaupt eingestellt

werden, im wesentlichen für die Sicherheit ungeduldiger Billigurlauber zu sorgen haben, braucht es das Lächeln als Signal nicht. Zielte die emotionale Arbeit früherer Flugbegleiterinnen darauf ab, eine Attraktion für den Fluggast zu schaffen, die ihn Konkurrenz und Flugangst vergessen ließen, so gibt es hierfür inzwischen andere Medien. Es entbehrt schließlich nicht einer gewissen Ironie, dass es heute zur Aufgabe von Stewardessen gehört, in Flugzeugen Filme vorzuführen: »Inflight Media Events« absorbieren jene Phobien und Wünsche, die sich einstmals ganz auf die Flugbegleiterin richteten (vgl. Schneider 2005). David Flexer, dessen Firma Inflight Motion Pictures die Entwicklung des Bordkinos meist zugesprochen wird, beauftragte übrigens 1965 seinerseits Ernest Dichter. Der Titel der daraus resultierende Studie, »Why People fly and don't fly and the Role of Inflight Entertainment«, liest sich rückblickend als lapidarer Kommentar zum (medien-)historischen Wandel eines Berufsstandes.

Anmerkungen

- 01► Um nur drei Beispiele zu geben: NOSFERATU, EINE SYMPHONIE DES GRAUENS (D 1922, F.W. Murnau), AMERICAN BEAUTY (USA 1999, Sam Mendes) und ON CONNAIT LA CHANSON (F 1997, Alain Resnais).
- 02► Zyklen sind ein Grundprinzip der Genreproduktion. Wenn ein Erzählmotiv, ein Stil oder eine Technik sich als kommerziell erfolgreich erweist, versuchen andere Filme, den Erfolg durch Imitation des ihn auslösenden Merkmals zu wiederholen. Das Resultat ist ein Zyklus von Filmen, die ein sich verstärkendes Muster von Ähnlichkeiten ausbilden; aus Sicht der Kritik meist der Beginn eines (Sub-)Genres.
- 03► www.afanet.org, Media Release vom 27. September 2005, vom Autor zuletzt besucht am 17. Mai 2006.
- 04► www.afanet.org, *ibid.*, Übersetzung PV.
- 05► Der Begriff »Berufsbild« bezeichnet hier weniger Images, als »Stile« im Sinne der Lifestyle-Forschung und der *Psychographics* der sechziger Jahre; ein Konzept also, das sich auf Werte oder Anschauungssysteme bezieht, die am Verhalten von Menschen beobachtbar werden (vgl. Furnham/Gunter 1992, S. 28).
- 06► Der Titel des weltweit mit über 5 Mio. Exemplaren verkauften Buches bezieht sich auf einen bekannten Witz, der zu Beginn nacherzählt wird: »So this stewardess enters the cabin and asks the captain, ›Coffee, tea, or me?‹ He displays his best leer and answers, ›Whichever is easier to make« (1973, xi). Die Autorschaft teilte sich Bain übrigens mit zwei Stewardessen, Trudy Baker und Rachel Jones.
- 07► Die Kampagne wurde von Women's Lib öffentlichkeitswirksam kritisiert, woraufhin

National mit einer weiteren Anzeigenserie nachschob, in der Cheryl erklärte, kein Problem mit ihrem Status als Sexsymbol zu haben.

o8 ► Ich verwende den Begriff hier im Sinne von »audience images« (vgl. Ettema/Whitney 1994, 6f.).

Literatur

Bain, Donald (1973) *Coffee, Tea, or Me? The Uninhibited Memoirs of Two Airline Stewardesses*. New York: Barthomolew House.

Beinhorn, Elly (1954) *Madlen wird Stewardess. Ausbildung und Abenteuer einer Flugbegleiterin auf internationalen Luftlinien*. Berlin: Ullstein.

Biederman, Paul (1982) *The U.S. Airline Industry: End of an Era*. New York: Praeger.

Dichter, Ernest (1969) Bericht zu einer motivationspsychologischen Studie über die Einstellung des deutschen Publikums gegenüber dem Kino bzw Filmtheater in seiner derzeitigen Erscheinungsform, ausgearbeitet für die Filmförderungsanstalt. New York/Zürich/München: Ernest Dichter International.

Dichter, Ernest (1971) *Motivating Human Behaviour*. New York: McGraw-Hill.

Eaton, Jack (1996) *Globalization and Human Resource Management in the Airline Industry*. Aldershot: Avebury Aviation.

Ettema, James S. / Whitney, Charles D. (1994) *The Money Arrow: An Introduction to Audiecencemaking*. In: *Audiecencemaking: How the Media Create the Audience*. London/New Delhi/Thousand Oaks: Sage, S. 1-19 (=Annual Reviews of Communication Research; 22).

Furnham, Adrian/Gunter, Barrie (1992) *Consumer Profiles. An Introduction to Psychographics*. London/New York: Routledge.

Goffman, Erving (1977) *Rahmen-Analyse. Ein Versuch über die Organisation von Alltagserfahrungen*. Frankfurt/Main: Suhrkamp.

Hochschild, Arlie Russell (1983) *The Managed Heart. Commercialization of Human Feeling*. Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press.

König, René (Hg.) (1967) *Soziologische Probleme mittelständischer Berufe. II. Teil. Die Stewardess, der Ehevermittler, der Kinobesitzer, die unternehmensberatenden Berufe*. Köln/Opladen: Westdeutscher Verlag.

Moles, Elisabeth R. / Fridman, Norman L. (1973) *The Airline Hostess: Realities of an Occupation with a Popular Culture Image*. In: *Journal of Popular Culture* 7, S. 305-313.

Pitt, Ivan L. / Norsworthy, John R. (1999) *Economics of the US Commercial Airline Industry. Productivity, Technology and Deregulation*. Boston: Kluwer.

Sawitzki, Hans Henning (1967) Die Stewardess. In: Soziologische Probleme mittelständischer Berufe. II. Teil. Die Stewardess, der Ehevermittler, der Kinobesitzer, die unternehmensberatenden Berufe. Hg. v. René König. Köln/Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 17-50.

Schneider, Alexandra (2005) Videofilme im Aufzug, Projektionen im Flugzeug: Gebrauchsfilme außerhalb des Kinos. In: Montage/AV 14,2, S. 142-157.

Sinha, Dipendra (2001) Deregulation and Liberalisation of the Airline Industry. Asia, Europe, North America and Oceania. Aldershot: Ashgate.

IM BANN DER *CONCORDE*. FLUGZEUGKATASTROPHENFILME UND FLUGBILDFORSCHUNG

Das Luxus-Überschall-Passagierflugzeug *Concorde* gilt unter Flugzeugfans bis heute als »Legende« – der affiziert schwärmerische Tonfall liest sich auf einer Internetseite beispielsweise wie folgt: »Die donnernde Schönheit – Ein Anblick wie aus dem Bilderbuch. Majestätisch, wunderbar und faszinierend.«¹ Und so ist es kein Wunder, dass in den Hoch-Zeiten des Flugzeug-Katastrophenfilms auch die *Concorde* mitspielen darf. Fast zur gleichen Zeit erscheint sie sowohl in *CONCORDE AFFAIRE '79* (dt.: *DAS CONCORDE INFERNO*, Italien 1979, Ruggero Deodato) als auch in *THE CONCORDE ... AIRPORT '79* (dt.: *AIRPORT '79 : DIE CONCORDE*, für die deutsche TV-Ausstrahlung dann *AIRPORT '80: DIE CONCORDE*, USA 1978, David Lowell Rich), dem vierten und letzten der *AIRPORT*-Filme, als Hauptattraktion. Beide Filme entstehen kurz nach den ersten regulären Linienflügen der *Concorde* als modernstes und schnellstes Passagier-Flugzeug (nach dem ›Jungferflug‹ 1969 vergingen noch Jahre des Testens und der Weiterentwicklung, bis sie 1976 erste Linienflüge übernahm), doch gleichzeitig war sie im Zuge der Ölkrise 1973 wegen ihres hohen Kerosinverbrauchs bereits in die Kritik geraten und internationale Kaufoptionen wurden wieder zurückgenommen. Beide Filme spielen auf dieses Spannungsfeld an und reflektieren je unterschiedlich auf diese Krisensituation der *Concorde*. In beiden Filmen gerät das Überschall-Flugzeug – wie es sich für einen Flugzeug-Katastrophenfilm gehört – in ein Bedrohungsszenario, doch als richtiger Star erscheint die *Concorde* eigentlich nur in *AIRPORT '79*.

Die genannten Filme entfalten mit je unterschiedlichen Szenarien der Bedrohung ihren je eigenen Reiz, dem ich mich im Folgenden beschreibend nähern möchte. Für die »Flugbild-Forschung« lassen sich hieraus einige Aspekte und Fragen gewinnen, die hier cursorisch angerissen werden sollen. Auf eine ›Definition‹, in welchem Sinne hier denn nun vom »Flugbild« gesprochen wird, sei angesichts des erst zu eruierenden Feldes unterschiedlichster Fragestellungen zunächst verzichtet. Postuliert sei nur, dass für die Flugbild-Forschung eine Beschäftigung mit dem Katastrophalen des Fliegens – mit Flugzeugkatastrophen und vor allem mit Flugzeugkatastrophenfilmen – nicht fehlen darf. Die beiden hier diskutierten Filme besetzen in diesem Zusammenhang zwei Enden einer

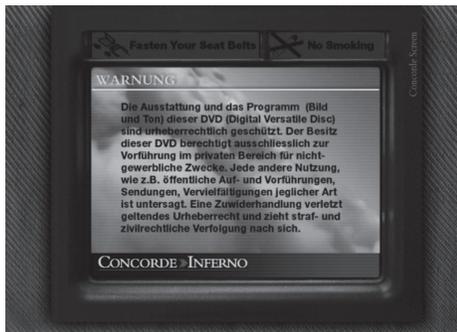
Skala: Während CONCORDE AFFAIRE die *Concorde* eigentlich nur als Aufhänger für eine Mixtur verschiedener Genres mit einem klaren (menschlichen) Helden verwendet, wird sie in THE CONCORDE ... AIRPORT '79 zur eigentlichen Heldin, hinter der selbst ein Schauspielerstar wie Alain Delon zurückstehen muss. Zwischen diesen beiden Polen spielt sich ein Großteil all der anderen Flugzeugkatastrophen-Filme der 1970er Jahre ab: Sie fokussieren auf die Ängste und menschlichen Leiden, aber auch die mutigen Taten von Flugzeug-Insass/innen und -Crews, in verschiedensten Settings ein angeschlagenes Flugzeug zu retten und glücklich zur Landung zu bringen oder sich aus einem Flugzeugwrack zu befreien.◀2

CONCORDE AFFAIRE '79 – ›Stunning Reality‹

Während der Originaltitel CONCORDE AFFAIRE '79 auf eine Verschwörung verweist, eröffnet der deutsche Titel DAS CONCORDE INFERNO ein Feld des Spektakulären, Katastrophalen und gibt dem Film auf diese Weise einen deutlich reißerischeren Unterton. Das entspricht zwar dem B-Movie-Charakter des Films, wird aber nicht erfüllt: Infernalische Bilder sehen wir hier nicht, allenfalls trägt die gegen die *Concorde* geplante Verschwörung, welche ›über Leichen geht, metaphorisch gesprochen infernalische Züge.

Die 2002 von Elite DVD herausgegebene einsprachig deutsche DVD wird spielerisch mit einem Menu in Anlehnung an Flug-Sicherheitshinweise eröffnet: Das Display gibt sich als Ausschnitt des Vordersitzes eines Flugzeugs aus, in den ein Monitor mit der Bezeichnung »Concorde Screen« eingelassen ist. Während dieser einen Kopierschutzhinweis anzeigt, leuchten über ihm die Anzeigen »Fasten Your Seat Belts« und »No Smoking« auf – zu hören ist außerdem das Rauschen der Düsen im Inneren der Kabine. Im Screen des Monitors begrüßt uns daraufhin eine Stewardess »an Bord der Concorde Inferno ...« und bietet den Bordfilm an, um uns die Reisezeit zu verkürzen. Dabei bewegt sie selbst jedoch nicht die Lippen, sondern deutet nur in Manier des zum Tonband Sicherheitshinweise vorführenden Bordpersonals auf die anwählbaren Teile des Menus: »Film starten«, »Kapitel«, »Extras«. In ihrem Hintergrund sehen wir Flugbilder über den Wolken in Rechts- und Linkskurven, die sogar einen kleinen Loop einschließen, der ein weiteres Mal spielerisch Spektakularität andeutet.

Wenn auch diese Präsentationsform zunächst sofort nahe liegend erscheint, so zeigt sich bei genauerem Blick doch eine Reihe von Merkwürdigkeiten. Diese könnten zwar als Inkonsistenzen einer billigen DVD-Produktion abgetan werden, doch eröffnet diese Anordnung nichtsdestotrotz ein breites Asso-



ziationensfeld: Als Zuschauer/innen werden wir in die Sitze des Fliegers »Concorde Inferno« gesetzt, damit wir den gleichnamigen Film ansehen können, als säßen wir im Flugzeug. Auf diese Weise werden wir *als* Fluggäste des Flugzeugs *und* gleichzeitig des Films CONCORDE INFERNO adressiert (wie in einer metonymischen Verschiebung zwischen Flugzeug und Film, zwischen Fluggast und Kinozuschauer/in!). Nun könnte hieraus ein Widerspruch zur ›realen‹ Welt des Fliegens geschlossen werden, insofern im Inflight-Programm gerade keine Katastrophenfilme gezeigt werden. ⁴³ Doch gleichzeitig ist mit dieser Positionierung auf den Effekt von Flugzeug- aber auch anderen Katastrophenfilmen angespielt und die somatische Wirkung von *Blockbuster*-Filmen in Rückbezug auf den *Concorde*-Film der 1970er Jahre antizipiert: Wir sitzen im Sessel mitten in der Katastrophe, die auf unsere Leiber einprasselt. Die sonst leibhaftig anwesende Stewardess (selbst wenn sie die Sicherheitshinweise nur zum Text ihrer Kollegin oder zum Band vorführt) hat es jedenfalls bereits in das Vorgeführte eingesogen. Dass CONCORDE INFERNO dieses immersive Moment allerdings kaum einlöst, steht auf einem anderen Blatt – wie Kinoplakate und andere ›Paratexte‹ des Kinos besteht auch die Funktion des DVD-Menüs in einem Ver-Sprechen des Films...

Im Hinblick auf die Flugbild-Forschung könnte hier eine erste Fragestellung des neuen Untersuchungsfeldes gewagt werden: Was ist aus der metonymischen Verschiebung zwischen Flugzeug und Film, zwischen Kinozuschauer/in und Fluggast zu gewinnen? Sind wir im Kino (zumindest im Katastrophenfilm) wie im Flugzeug und im Flugzeug wie im Kinosaal vor oder gar in einem *Blockbuster*? Welche gegenseitigen ›Affären‹ gibt es zwischen diesen beiden Anordnungen? Beispielsweise – um hier eine eigene Flugbild-Erfahrung mit einzuflechten – spulte sich nach einer unerklärlichen, heftigen Turbulenz bei einem Langstreckenflug vor vielen Jahren (auch der Pilot fand damals keine plausible Erklärung und nach der Landung – vier (!) Stunden später – wurde das Flugzeug

erst einmal aus dem Verkehr gezogen) vor meinem inneren Auge ein ganzes Arsenal von Szenarios, Bildern und Emotionen aus Flugzeug-Katastrophenfilmen ab. Erst mit diesem Ereignis erinnerte ich mich, dass mir eine Vielzahl an Flugzeug-Katastrophenfilmen der 1970er Jahre aus dem Fernsehen der 1980er vertraut war – dies reaktivierte meine Leidenschaft für katastrophale Flugbilder. So verquicken sich, ja so kreuzen sich Flug- und Flugbild-Erfahrung. Nimmt der Flugzeugkatastrophenfilm in diesem Verhältnis von *fiction* und *reality* eine besondere, eine spezifische Rolle ein? Dieses Verhältnis böte sich zur genaueren Untersuchung an.

Betrachten wir die Anordnung der DVD noch einmal. Merkwürdig ist hier nicht zuletzt die doppelte Rahmung: Zu sehen ist ja nicht einfach nur das Bild auf dem Monitor, sondern der Monitor selbst und ein Teil der Lehne des Vorder-sitzes, in den er eingelassen ist. Der Monitorrahmen verschwindet erst, wenn der angewählte Film beginnt. Sehen wir die DVD auf einem Fernseher oder PC-Monitor, verdoppelt sich diese Rahmung noch und scheint oben genanntes Szenario der Verschiebung vom Film auf das Flugzeug und umgekehrt in Anführungszeichen zu setzen. Die interne Rahmung verschwindet, sobald der angewählte Film beginnt zu laufen – und bestätigt ein altes Paradigma der semiotischen Filmtheorie: Die Rahmung muss vergessen werden, um im dunklen Kinosaal mit der Leinwand zu verschmelzen.◀4 Fürs Fernsehen – schließlich geht es hier um die DVD – wird aber doch zumindest die Rahmung des Fernsehgeräts erhalten bleiben; eine Grenze, welche das imaginierte Eintauchen in den Film weiterhin limitiert. Gleichzeitig konnte diese Rahmung andererseits doch nicht verhindern, dass die TV-Flugbilder in meinem Unterbewusstsein schlummerten, um beim ersten Zwischenfall reaktiviert zu werden und eine merkwürdige Verwischung von *fiction* und *reality* in Gang zu setzen. Gibt es beim Flugzeugkatastrophenfilm also eine spezielle Verbindung von Imaginärem◀5 und Realität?

Der Film *CONCORDE AFFAIRE* scheint in seiner klaren Unterscheidung gerade eine Verbindung nahezulegen. Wenden wir uns von der DVD-Gestaltung dem Film zu: Die *Credits* laufen über den Bildern einer von Ferne anfliegenden und schließlich landenden *Concorde*, von der auf eine startende *Concorde* geschnitten wird – beide Male in ausgeprägten Teleperspektiven. Die hierauf folgende Anfangssequenz kommt einer *mise-en-abyme* gleich: Es wird auf eine Jagdszene geschnitten, in der ein Herr mit Mütze auf eine Tontaube schießt – und diese verfehlt. ›Abgeschossen‹ soll es werden, das Projekt ›Concorde‹, wird hier – die Formulierung wörtlich nehmend – angezeigt.◀6

Dem Vorspann geht die Absicherung voran: »this story is imaginary, and any reference to actual events or to real persons living or dead is entirely coinciden-

tal«, doch gleichzeitig spielt der Film auf die ›Realität‹ des *Concorde*-Projekts in ökonomischer und Image-technischer Hinsicht an. Noch vor den ersten Jahren des regulären Betriebs war das Überschall-Flugzeug im Zuge der Ölkrise wegen des immensen Kerosin-Verbrauchs heftig in die Kritik geraten und drohte – metaphorisch – abgeschossen zu werden.

Nun wird im Vorspann zwar auf das ›Imaginäre‹ der Story hingewiesen – die doch nicht ganz ohne Realitätsreflexion bleibt –, doch wird dieser behaupteten Fiktion gleichzeitig die ›Realität‹ der *Concorde* entgegengesetzt: »the supersonic airliner ›concorde‹ is a stunning reality, however«. Unterstrichen wird diese ›Realität‹ durch die Verwendung von *found footage*-Bildern – den Rechte-Inhabern wird ebenfalls im Vorspann gedankt: »the production wishes to thank ›british aerospace‹, english builders of the ›concorde‹, for their kind cooperation and for providing film footage and materials«.

Die Verwendung von *found footage* der *British Aerospace* in Deodatos *CONCORDE AFFAIRE* erzeugt merkwürdige Effekte: Zunächst könnte man sagen, dass die körnigen *found footage*-Bilder die Geschichte des Films beglaubigen, insofern sie die (fliegende) *Concorde* ohne Trickaufnahmen als Akteurin im Film auftauchen lassen. Bei dieser Gelegenheit tragen sie allerdings gleichzeitig zu einer Heroisierung der *Concorde* bei: Meist handelt es sich um Ausschnitte aus Werbefilmchen, in denen die *Concorde* – aus Untersicht gefilmt – auf die Landebahn rollt und startet oder über bekannten und von Ferne gut erkennbaren Städten, wie etwa Rio de Janeiro, fliegt und solchermaßen ihre große Reichweite bewirbt. Der Stil des Werbefilm-Materials überträgt sich hierbei auf *CONCORDE AFFAIRE*. Demgegenüber sind alle Bilder, die mit dem Katastrophischen zusammenhängen – die *Concorde* wird ins Wasser abstürzen und dann unter Wasser liegen bleiben –, deutlich als (nicht-digitale) *Special Effects* zu erkennen. Die Heldin *Concorde* selbst bleibt also unangetastet, sie wird vielmehr als ›stunning reality‹ restituiert. Das Moment des Spektakulären ist jedoch bereits der ›Realität‹ eingeschrieben und die Grenzen zwischen *imaginary fiction* und *stunning reality* drohen unklar zu werden. (Flugzeugfans würden hier natürlich einwerfen, dass es sich bei der *Concorde* doch aber ›tatsächlich‹ um eine ›spektakuläre Wirklichkeit‹ handelt, ohne zu bemerken, wie tief diese Position bereits in Technik-Euphorie, -Ver-Sprechen und das Imaginäre verstrickt ist.) Statt jedoch Deodatos Film nun in Stückchen mit *found footage*, selbst gedrehtem Material und *Special Effects* auseinander zu nehmen, die klar voneinander trennbar erscheinen, stellt sich für die Flugbild-Forschung die Frage einer gegenseitigen Ansteckung dieser Stückchen im Gesamtfilm. Trifft man die *found footage*-Bilder nun in anderen Filmen wieder an – so z.B. auf einer britischen DVD mit dem dokumentarischen Feature *THE ULTIMATE STORY OF CON-*

CORDE – THE END OF AN ERA (2004) – hat sich ihnen Deodatos Narration bereits angeheftet und fast meint man die Musik aus CONCORDE AFFAIRE im Ohr zu haben...

Die Geschichte von CONCORDE AFFAIRE ist schnell erzählt: Eine *Concorde* stürzt bei einem Testflug in die Karibik und versinkt im Meer. Ein nur angedeutetes Wirtschaftskartell, das bis auf die anfängliche Jagdszene ausschließlich in einem Sitzungssaal zu sehen ist, versucht die *Concorde*, die auf den südamerikanischen Markt drängt (!) und zur Konkurrenz wird, in Misskredit zu bringen. Durch Sabotage, die wie eine technische Überlastung bei Hitzeentwicklung aufgrund von Materialermüdungen erscheinen soll – und damit wie eine Metapher für eine ermüdete *Concorde* angesichts heißer Konkurrenzkämpfe daherkommt –, wird ein erstes, nur mit der Crew besetztes Flugzeug zum Absturz gebracht. Ein zweites – diesmal mit Passagieren vollbesetztes – Flugzeug droht bei einem zweiten Anschlag ebenfalls abzustürzen. Doch der Journalist Moses Brody kommt durch einen Tipp dem ganzen Komplott auf die Schliche. Er befreit die überlebende, aber mittlerweile gekidnappte Stewardess des Unglücksfliegers. Nach einer langen Flucht vor den Kidnappern hilft er ihr, sich an die Einzelheiten und technischen Symptome vor dem Absturz zu erinnern. In einer Telefonschaltung mit dem Ermittlungsteam der *Concorde* werden diese Informationen weitergereicht, im Simulationslabor – ein Ort zur *Modellierung* von *Realität*, ein Ort an der Grenze von *fact* und *fiction*! – eingespeist und ausgewertet, so dass die bereits in der Luft befindliche zweite, ebenfalls sabotierte *Concorde* gerade noch rechtzeitig vor dem Absturz gerettet werden kann. Der Journalist beginnt siegesgewiss die Recherche nach den Hintermännern der Affäre und zu Stelvio Ciprianis drängender Musik startet die *Concorde* wieder im *found footage*-Material. Happy End.

Obwohl diese Story das Versprechen insbesondere des deutschen Verleihtitels auf einen Flugzeugkatastrophenfilm zu erfüllen scheint, ist an Deodatos Film bemerkenswert, dass dieses Versprechen merkwürdig über-/miss- oder besser: neben-erfüllt wird. CONCORDE AFFAIRE bordet über, denn der Film umfasst mindestens drei *Action*-Genres. Da wären zum einen die Elemente des Flugzeug-Katastrophen-Films. Der Absturz wird in einem Zusammenschnitt unterschiedlichster Bilder inszeniert: *found footage*-Bilder der fliegenden *Concorde* und wackelnde Aufnahmen von Kabine und Cockpit, flackerndes Licht, die mit ihrem Tablett hinstürzende Stewardess, ein aufgeregter Wortwechsel der Crew im Cockpit, Bilder herunterfallender Sauerstoffmasken und des sich mit Nebel/Rauch füllenden Innenraums, ein erstickender Steward, schließlich der Tower, in dem gesagt wird, die *Concorde* sei »nicht mehr auf dem Radar«. Darauf folgt eine kurze Sequenz mit einem bleistiftförmigem *Concorde*-Modell, das

wie ein Pfeil ins Wasser taucht, Bilder von ins Cockpit und über die Kamera einstürzendem Wasser, und vom Tower, der vergeblich nach der *Concorde* ruft. Schnitt. Daran schließt sich mit Blick auf die zweite *Concorde* in der Luft an: der – für den Flugzeugkatastrophenfilm wichtige – Wettlauf mit der Zeit (Suche nach der Absturzursache, während der nächste Sabotage-Akt bereits greift), die Kommunikation zwischen Tower und Cockpit des sabotierten Fliegers, Außen-Aufnahmen eines *Concorde*-Modells im Dunkeln, zunächst ahnungslose Passagiere im Innern über deren erste Beunruhigung bis hin zum Chaos usw. Neben diesen ›Genre‹-typischen Elementen gibt es nach der Befreiung der Stewardess durch den Journalisten-Helden aber auch eine wilde Verfolgungsjagd mit rasenden Autos über staubige Landstraßen und Schießereien. Als drittes Genre wiederum wird der Unterwasser-Film angespielt: In langen Unterwasser-Szenen begeben sich der detektivische Journalist und ein Verbündeter auf die Suche nach der untergegangenen *Concorde*.

Das Flugbild wird hier zum Tauchbild: Statt mit Fliegen haben wir es nun also plötzlich mit einem schwerelosen Schweben unter Wasser zu tun. Im Kontext einer zu etablierenden Flugbildforschung könnte hier nach ikonischen und strukturellen Ähnlichkeiten und Nähen zwischen Flug- und Tauchbildern gefragt werden – auch von Pinguinen wird schließlich gesagt, sie schwebten im Wasser.◀7 Ganz neu ist dieser Übergang des Flugbildes ins Unterwasserbild

freilich nicht: Joseph Cotten, der in *CONCORDE AFFAIRE* den investigativen Journalisten gibt, hatte 1977 bereits in Jerry Jamesons *AIRPORT '77* (USA 1977, Jerry Jameson) mitgespielt (in der Rolle des Nicholas St. Downs III.), in dem eine *Boeing 747* ins Bermuda-Dreieck abstürzt und 100 Fuß unter die Wasseroberfläche sinkt. Während sich die Bergungsarbeiten kompliziert gestalten, spitzt sich die klaustrophobische Stimmung in der Kabine mit den unter Wasser eingeschlossenen Passagieren zu. Doch unter Deodatos Regie stehen nicht geschlossene Räume im Fokus, vielmehr kommen die Unterwasserbilder eindrücklich zur Geltung, indem *CONCORDE AFFAIRE* einfach in den Unterwasserfilm switcht: Zu psychedelischen Synthie-Sounds mit Geigenklängen und dem Blubbern von Sauerstoffgeräten tauchen der Journalist und sein schwarzer Helfer durch blaue Unterwasserwelten. Die Sicht-



verhältnisse gestalten sich eher trübe, doch hinter einem rostigen Schiffswrack entdecken die beiden das Wrack der *Concorde*, die wie ein weißer Kugelschreiber im blaugrünen Wasser liegt. Die Untersuchung des Flugzeugwracks und der weitere Verlauf der Unterwasser-Szenen entbehren nicht der Dramatik: Brody, der Journalist, kann im Inneren der *Concorde* gerade noch einem plötzlich auftauchenden Hai ausweichen. Der Kumpel hängt mit eingequetschter Hand an der Tür des Flugzeugs fest, auch Brody kann ihn nicht befreien, bis nur noch die Möglichkeit bleibt, die Hand mit dem Messer zu amputieren. Der Journalist rettet seinen Verbündeten zwar an die Oberfläche, doch geraten sie dort sofort unter Beschuss, woraufhin er seinen Buddy aufgibt und zurücklässt, womit dieser

nachträglich zum reinen ›Handlanger‹ abgestempelt wird (wie der schwarze Fährtensucher im Abenteuerfilm). Der Hai taucht auf wie eine Reminiszenz an *JAWS* (dt.: *DER WEISSE HAI*, USA 1975, Steven Spielberg) und gleichzeitig wie eine Vorwegnahme des Hais in *THE DAY AFTER TOMORROW* (USA 2004, Roland Emmerich), wo er in einem Schiffswrack haust, das in die Straßen New Yorks gespült wurde – das Schiff an Land, eine amüsante Verkehrung des unter Wasser abgesackten Flugzeugwracks. In *CONCORDE AFFAIRE* wird somit ein Unterwasser-Klassiker angerissen, der jedoch im weiteren Verlauf nicht weitergesponnen wird. Obwohl der stark blutende Armstumpf ein hervorragendes Lockmittel für weitere Bedrohungen durch den Hai dargestellt hätte, taucht dieser beim Aufsteigen an die Wasseroberfläche nicht mehr auf. Die Gefahr in *CONCORDE AFFAIRE* geht schließlich nicht von der Natur, sondern vom menschlichen Komplott aus und so gibt es beim nächsten Tauchgang auch eine – für den Unterwasserfilm fast klassisch zu nennende – Verfolgungsjagd mit Harpunen. Kleines Bonbon und Höhepunkt im Kontext dieser Unterwasser-Flugbilder bildet die vom Kartell zur Spurenbeseitigung angesetzte Sprengung des *Concorde*-Wracks (einschließlich ihrer visuell-akustischen Dokumentation per Videoband im Konferenzzimmer), damit es in noch größere Tiefen versinke. Dies wiederum bringt den Journalisten der US-amerikanischen Botschaft gegenüber, die nicht an das Flugzeugwrack unter Wasser glauben will, in Be-



weisnot – seine Glaubwürdigkeit stellt sich erst durch die Aussagen der befreiten Stewardess wieder her.

Die Bilder der *Concorde* unter Wasser erscheinen merkwürdig unscharf und neblig und nähern sich damit der Körnigkeit der *found-footage*-Bilder an. Doch sieht man den Explosionsbildern gleichzeitig die – 1979 noch längst nicht so lebensnah wirkenden – *Special Effects* und den Griff in die Modellkiste an (u.a. große orangefarbene Luftblasen). Der im Vorspann explizit formulierten Differenz zwischen ›Imaginärem‹ und ›Realität‹ kommt dies entgegen – zu echt sollen Absturz und Explosion im Interesse der ›stunning reality‹ der *Concorde* vielleicht lieber nicht wirken, schließlich geht es ja um deren glaubwürdige Errettung und nicht ihre Zerstörung.

THE CONCORDE ... AIRPORT '79 – ›Stunning Reality‹ 2

In THE CONCORDE ... AIRPORT '79 wird die *Concorde* neben der hochkarätigen Besetzung (u.a. Alain Delon, Susan Blakely, Robert Wagner, Sylvia Kristel, Bibi Andersson und der in allen AIRPORT-Filmen mitspielende George Kennedy) selbst zum Star und zur Akteurin. Für die Bilder der fliegende *Concorde* werden auch hier *found footage*-Bilder verwendet, doch während diese in CONCORDE AFFAIRE recht statisch sind, ist das Überschallflugzeug in AIRPORT durch schnelle Schnitte und gekippte Bilder selbst die eigentliche Attraktion der Action-Szenen. Wieder wird die *Concorde* in einem Setting der Konkurrenz platziert und durch verschiedene Szenarien bedroht, die narrativ zentrale Bedrohung ergibt sich dabei aber aus einem Fluggast, der mit geheimen Unterlagen reist, die nicht an die Öffentlichkeit geraten sollen.

THE CONCORDE ... AIRPORT '79 beginnt ebenfalls mit einem Start der *Concorde* in *found footage*-Bildern und ihrem Flug hoch über den Wolken.◀8 In der darauf folgenden Anfangssequenz gerät sie in eine erste Bedrohungssituation: Geschnitten wird auf einen Fesselballon in den Farben der *Tricolore*, der gerade befeuert wird. Im Schnitt – Gegenschnitt mit der *Concorde* enthüllt sich, dass die Landebahn in Washington, wo das neue Flugzeug übergeben werden soll, von einer Aktivistengruppe mit einem Heißluftballon blockiert wird, an dem ein Transparent mit der Aufschrift »STOP THE CONCORDE« befe-



stigt ist. Die *Concorde* kann dem Ballon im letzten Moment ausweichen und ist damit als bedrohte Actionheldin etabliert.

Von diesem ersten geglückten Manöver wird auf Fernseh-Nachrichten geschnitten, in denen verschiedene Akteure auftreten, welche die Geschichte von AIRPORT bestücken werden: Berichtet wird von der Ballon-Aktion gegen die *Concorde* (sie wird der »radikalen Umweltschützergruppe ›Luftfrieden« zugeschrieben), die jedoch keine Auswirkungen auf den »geplanten vor-olympischen *Good Will*-Flug nach Moskau haben wird, der für morgen vorgesehen ist«. Damit ist die Kritik am Überschallflugzeug bereits abgehakt und sind gleichzeitig die Passagiere unseres Katastrophenfilms erwähnt: eine Gruppe US-amerikanischer und russischer Sportler/innen soll mit der *Concorde* via Paris nach Moskau fliegen. Weiter hören wir von der Entwicklung einer bisher streng geheimen neuen Abfangrakete namens »Bussard« durch *Harrison Industries*, die der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll. Harrison selbst – so berichtet die Sprecherin Maggie Whelan, die uns gleich als Harrisons Geliebte wieder begegnet wird – wurde als »Scientist of the Year« ausgezeichnet.

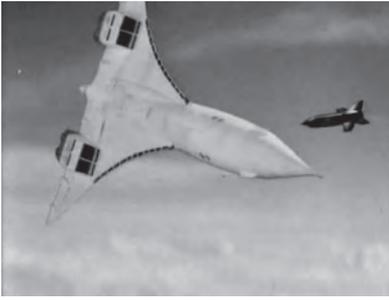
AIRPORT situiert sich also ebenfalls im gesellschaftspolitischen Klima der Zeit: Ölkrise und ökologische Kritik am Benzinverbrauch,⁹ Aufrüstung von Waffenarsenalen der NATO, amerikanisch-russische Beziehungen – die im Film genannte 22. Olympiade in Moskau wird 1980 wegen des sowjetischen Einmarsches in Afghanistan von den USA und vielen anderen Staaten des Westens boykottiert werden. Die *Concorde* befindet sich auch hier in einem Setting der Konkurrenz, diesmal jedoch in einer Konkurrenz verschiedener Flugobjekte: Der Fesselballon als wirksames Kollektivsymbol früherer Fortbewegungsweisen in luftige Höhen, welches die ökologische Kritik an der *Concorde* als rückwärtsgewandte und naive Zivilisationsfeindlichkeit markiert, die dem Flugzeug als Symbol moderner Verkehrs- und Fortschrittseuphorien doch noch kurz gefährlich werden kann – Jürgen Link hätte mit seinen Forschungen zur Kollektivsymbolik vermutlich seine wahre Freude an diesem Filmbeginn.¹⁰ Auf der anderen Seite die neu entwickelte Rakete in »mehr als doppelter Schallgeschwindigkeit«, die als Defensiv-Waffe zielsicher wie der Bussard zum Angriff übergehen wird. Die *Concorde* also zwischen Heißluftballon einerseits und Rakete im Testlauf andererseits. Wird sie dieser Bedrohung zwischen Fesselballon und Raubvogel Stand halten können? Dem Angriff des statischen Ballons konnte sie durch behändes Eingreifen des von Alain Delon gespielten Piloten gerade noch ausweichen. Die Bedrohung durch die mit Zielsuchfunktion ausgestattete neue Abfangrakete wird ihre Manövrierfähigkeit und Wendigkeit erst richtig auf die Probe stellen. In AIRPORT wird, anders als in CONCORDE AFFAIRE, die *Concorde* zur eigentlichen Heldin der Geschichte – auch wenn sie natürlich

von zwei heldenhaften Piloten mit ›Ostasien-Erfahrung‹ wie ein Kampfflugzeug manövriert wird, um das Möglichste aus ihr herauszuholen. Ihr Status als wahre Protagonistin und Actionstar wird durch eine ganze Reihe von Bildern bestärkt, in der die Kamera die bewundernden Blicke der Piloten auf die *Concorde* vorwegnimmt und liebevoll an der auf dem Rollfeld stehenden beziehungsweise rollenden Maschine entlang schwenkt und sie als majestätisch und erhaben portraitiert.

In die Schusslinie gerät das Überschallflugzeug hier nicht um seiner selbst willen – wie noch bei *CONCORDE AFFAIRE* –, diesmal wird es nur als Transportmittel für das eigentliche Angriffsziel angegriffen: Die Reporterin und Freundin des Industriellen Harrison hat kurz vor ihrem Einstieg in die *Concorde* Dokumente in die Hände bekommen, die belegen, dass ihr Liebhaber am Schmuggel von Waffen beteiligt ist. Zur Verhinderung der Publikation der Papiere beschließt dieser wiederum den infamen Abschuss der *Concorde* durch die von seinem Konzern entwickelte neue Abfangrakete. Und los kann es gehen, das Spektakel mit einer Reihe von Abschuss- und Sabotageversuchen der *Concorde*, welches durch immer neue dramaturgische Einfälle die Gefahr für die *Concorde* möglichst lange ausdehnt und die definitive Rettung so weit als möglich hinauszögert.

In einem ersten Coup visiert der umprogrammierte *Bussard* in seinem Testflug die *Concorde* an, dem diese durch verschiedene Manöver auszuweichen sucht. In Trickbildern erscheinen dabei *Concorde* und *Bussard* zusammen im Bild, Innenansichten aus der *Concorde*-Kabine vollführen Über-Kopf-Drehungen mit kreischenden Fluggästen und durcheinander wirbelndem Gepäck, bis endlich zwei militärische Abfangjäger





den Bussard kurz hinter dem Heck der *Concorde* abschießen.

In einem zweiten Coup greift ein Kampfflugzeug im Auftrag von Harrison von französischer Seite aus die *Concorde* an, während er selbst mit einem Privatjet nach Paris fliegt. Die *Concorde* ist bereits im Sinkflug, als sie von der Bodenkontrolle von der neuerlichen Gefahr erfährt – französische Kampffjets steigen mit Verspätung zur Abwehr auf. Mit auch aus heutiger, *Blockbuster*-verwöhnter Sicht noch vergnüglichen, »wilde[n] Manöver[n]« – so der Copilot – versuchen die beiden Flugkapitäne dem Beschuss durch das Kampfflugzeug – einem »Phantome« – zu entgehen. Zur besseren Abwehr beschließen die kriegserfahrenen Piloten Scheinziele abzusetzen: Während wagemutiger Schrauben und Überschlüge der *Concorde* wird nach Druckausgleich das Fenster des Cockpits geöffnet – ja wirklich, das Fenster –, um mit der Signalpisto-

le Leuchtsignale abzuschießen, welche mit ihrer Hitzeentwicklung die wärme gestützten feindlichen Raketen ablenken sollen. Das erste zieht auch ein Geschoss an, das kurz hinter der *Concorde* explodiert; das nächste allerdings landet nach Ladehemmung der Leuchtpistole im Cockpit, wo die Feuergefahr mit Hilfe des Feuerlöschers aber schnell gebannt wird. Den letzten zwei Raketen – natürlich wissen die beiden *Concorde*-Piloten, wie viele Raketen so ein »Phantome« mit sich trägt – versuchen sie zu entkommen, indem sie die heißen Triebwerke ihres Flugzeugs einfach (!) abschalten: Die *Concorde* daraufhin im rasanten und steilen Segelsinkflug – Gepäckfächer springen auf, die Klappen eines Saxophons reißen ab, Wasser spritzt aus dem Hahn in der Toilette, Spiegel zerbrechen (vermutlich wegen der rasanten Druckveränderung) –, bis die Triebwerke wieder eingeschaltet werden sollen. Doch im Sinne der Spannung verlangt die Dramaturgie, dass die Zündung der Triebwerke Probleme bereitet, und die immer noch vom »Phantome« verfolgte *Concorde* erst kurz vor dem Absturz ins Meer wieder durchstarten kann. Der von Harrison mit dem Abschuss beauftragte Verfolger wiederum schafft es nicht mehr, seine Maschine wieder hochzureißen und wird bei Wasserberührung von den endlich eingetroffenen französischen Abfangjägern abgeschossen und explodiert... Doch die Aufregung ist immer noch nicht vorbei, denn die Landung der *Concorde* muss schließ-

lich mit mehreren Netzen auf der Landebahn abgebremst werden, da sowohl die Schubumkehr ausgefallen als auch das Hydrauliksystem beschädigt ist. Nach diesem atemberaubenden Feuerwerk der Aufregung gönnen sich die beiden Piloten, denen immer ein Scherz auf den Lippen liegt, einen entspannenden Abend: der eine mit einer Stewardess, der er die Ehe verspricht, der zweite mit einer vom Kollegen gesponserten Abendbegleitung, die ihm die Liebe – wir sind ja in Paris – vorgaukelt. Währenddessen versucht der inzwischen ebenfalls in Paris eingetroffene Harrison seine Geliebte zu besänftigen, doch nachdem er das Misstrauen der Journalistin und ihre Trennung von ihm nicht verhindern kann, wissen wir: das war noch nicht alles an *Concorde*-Action...

Für den Flug Paris – Moskau wird nun nämlich die Gepäckluke sabotiert, damit diese sich während des Fluges öffnet – der daraufhin entstehende Druckabfall soll das Flugzeug auseinander brechen lassen. Der bestochene Techniker räumt sich nach erledigter Arbeit selbst aus dem Weg, indem er in einer panischen Flucht über das Rollfeld just in den Hitzestrahler der gerade startenden *Concorde* gerät. Und so nehmen die weiteren Katastrophen-Flugbilder ihren Lauf: Eine halbe Stunde nach Start entsichert sich die Luke, was sich zunächst kaum bemerkbar macht. Schleichend reißt der Teppichboden auf, ist ein Vibrieren des Flugzeugs zu spüren, dem die aufmerksame Crew aber nicht richtig auf die Spur kommt. Doch dann öffnet sich die Luke richtig, Teile der Außenhaut werden dabei aufgerissen, Gepäckstücke purzeln von Bord, und mit plötzlichem Druckverlust beginnt ein *Concorde*-Modell abwärts zu trudeln, zu trudeln, zu trudeln. Bis endlich das »Notsystem« greift, ist die Maschine soweit abgesackt, dass sie sich nun fast



auf Höhe mit einem Gebirge befindet. Und diese Form des Flugbildes, in dem wir uns in Augenhöhe mit Landschaften befinden, zeigt in der Regel nichts Gutes an. Zum angenehmen Flugbild gehören blauer Himmel und Wolken, allenfalls noch der Blick von schräg oben, so dass wir etwa die *Concorde* über/vor der Kulisse von Rio de Janeiro sehen, nicht aber Berge – denn Berge bedeuten Gefahr fürs Fliegen: Gefahr des Zusammenstoßes (auch in Flugbildern von Verfolgungsjagden durch Gebirgszüge und -täler lauert in Form der Landschaften auf Augenhöhe immerfort Gefahr!).

Nun haben wir an dieser Stelle von AIRPORT aber nicht nur die *Concorde* vor Bergkulissen, sondern außerdem auch noch die aufgerissene Außenhaut am Boden in Gestalt von großen Löchern zu Füßen der Passagiere. Auch das sind ganz merkwürdige und beunruhigende Flugbilder: Wird sonst zwischen rüttelnden Innenaufnahmen allenfalls noch der Blick aus dem Fenster erlaubt, so dringen Flugbilder nun in die Innenaufnahmen ein oder durchkreuzen sie zumindest. Wir erhalten also Bilder, die in Teilen Flugbilder, in Teilen Innenaufnahmen des Flugzeugs sind. Das macht wohl den besonderen Grusel solcher Bilder aus – sie finden sich auch in anderen Flugzeugkatastrophenfilmen◀11 –, da die beschützende, doch nur sehr dünne Außenhaut des Fliegers nun durchdrungen wird vom Außen, vom Himmel, aber auch vom nun sichtbaren Grund (der Boden bricht sprichwörtlich unter den Füßen weg), vom Flugwind, vom

Strudel. Diese Bilder evozieren eindrücklich die bedrohte und fragile Integrität des Innenraumes und seiner Insassen.

Wie nun weiter? Die *Concorde* fliegt auf Augenhöhe mit Bergen und mit aufgerissener Außenhaut, sie verliert zudem anscheinend noch Treibstoff, weswegen sie den nächst gelegenen Flughafen nicht mehr erreichen können. Doch Paul Metrand würde nicht von Alain Delon gespielt werden, hätte er nicht eine findige Idee: Er spricht vom ewigen Eis der Gletscher (an dessen Ewigkeit man heute nur noch wehmütig zurückdenkt...), per Funk wird durchgegeben, dass Bergführer und Skilehrer das Landegebiet für die Notlandung markieren werden und mit ungläubigen Augen sehen wir reges Treiben auf einer Skipiste, auf der rote Fahnen aufgestellt werden. Harrison – auf dem Rückweg nach Washington – verfolgt in Parallelschnitten ebenso ungläu-



big von seinem Flugzeug aus die *live*-Berichterstattung zur Rettungsaktion im Fernsehen.

Und tatsächlich: David Lowell Rich lässt die *Concorde* auf einer Skipiste im Gletschergebiet landen – Welch unglaubliche Idee! *Found footage*-Bilder der *Concorde* dicht über Gebirge werden mit immer stärker wackelnden, zum Teil schräg gelegten Cockpit-Aufnahmen und sehr nahen Gebirgslandschaften vor den Fenstern, die ein kurvenreiches Einfädeln gen Skigebiet visualisieren, gegen geschritten. Bei der Durchsage an die Passagiere schließlich beugen sich alle auf ihre Knie herunter, der Blick durchs frontale Cockpitfenster zeigt die Schneepiste und schließlich schliddert das *Concorde*-Modell schier unendlich lange über die Piste, während die Crew sorgenvoll blickt, dann als Schutz die Arme vor die Augen nimmt. Das Fenster springt, Schnee stürzt ins Cockpit und schließlich gräbt sich der Flieger in den Schnee ein.

Es folgt die Befreiung der Passagiere aus dem Flugzeug von oben. Beim Bericht von der gelungenen Landung, in dem Maggie einen ausführlichen Beitrag über einen Skandal in höchsten Kreisen ankündigt, gibt sich Harrison die Kugel. Und der Rumpf der *Concorde* bricht just in dem Moment, in dem alle Passagiere aus dem Flieger gerettet sind, unter der Schneelast zusammen, die Maschine explodiert und die aufrecht stehende Heckflosse kippt in die Diagonale – diese *Concorde* hat ihren Dienst getan und streicht nun die Flagge...

Große Gefahren hat sie gemeistert die *Concorde* – sie ist die eigentliche Heldin des Films. Und so ist es auch kein Wunder, dass es in *CONCORDE ... AIRPORT '79* kein – wie im Flugzeug-Katastrophenfilm üblich – abschließendes Feiern der Piloten gibt, auch liegen sich die geretteten Fluggäste nicht freudestrahlend in den Armen. Den Abschluss des Films bestreiten hier vielmehr weitere *found footage*-Bilder der *Concorde*, über den Wolken im abendlichen Gegenlicht. Die *Concorde* lebt und fliegt weiter und wird weiter alle



Probleme meistern. Doch gilt dies, wie wir wissen, fast 30 Jahre später nicht mehr.

Nach den *Concorde*-Filmen – ›Stunning Reality‹ 3

Mit dem Unglück am 25. Juli 2000, bei dem eine *Concorde* kurz nach dem Start explodierte, brach die imaginäre Katastrophe ins Reale ein: der Absturz wurde zur ›stunning reality‹. Nach dem Unglück wurden zunächst alle Flüge eingestellt, dann noch einmal für kurze Zeit wieder aufgenommen, doch 2003 wurde der Flugverkehr dann endgültig beendet, und zwar vor allem aus ökonomischen Gründen.

Sich das *Concorde*-Unglück als Flugzeugkatastrophenfilm vorzustellen, fällt schwer – zu kurz ist die Zeit zwischen Start und Absturz. Dennoch gibt es (Flug-) Bilder der Katastrophe und auch bei diesen Bildern verwischen die Grenzen zwischen Fakt und Fiktion. Als offensichtlichstes *found footage* der Katastrophe gilt das Amateurvideo, in dem aus einem Lastwagen heraus die brennende *Concorde* kurz vor ihrem Absturz gefilmt wird.◀12 Nachdem dieses Video damals zunächst durch alle Nachrichten-Sendungen schwirrte und dann schnell von CNN aufgekauft wurde, begegnet man ihm heute immer wieder in Dokumentationen zu Flugzeugabstürzen und zur Geschichte der *Concorde*.◀13

Der Mangel an weiteren dokumentarischen Aufnahmen des Unglücks wird in diversen Doku-Features ausgeglichen durch grafische Rekonstruktionen, die dann jeweils in die Hubschrauber-Aufnahmen – weitere Flugbilder! – von der Absturzstelle münden. Diese im Fernsehen boomenden Doku-Features zu Flugzeugen und Flugzeugunglücken (einschließlich Raumfahrt-Flugbildern) bringen ganz neuartige Flugbilder hervor, die sich in weiteren Flugbild-Forschungen genauer zu analysieren lohnen. Besonders interessant scheint mir hierbei die Analyse der grafischen Rekonstruktionen, die jedoch den Rahmen dieses Beitrags sprengen würde. Daher soll hier nur eine Szene exemplarisch skizziert werden: Eine animierte *Concorde* fährt über den Metallstreifen, der den Reifen platzen lässt, dessen Teile wiederum in den Tank unter den Flügeln einschlagen, so dass Treibstoff ausläuft, der sich dann entzündet. Die Simulationsbilder vom Start der brennenden *Concorde* haben in diesem Zusammenhang ganz merkwürdige Effekte, lassen sie doch Flugbilder der Katastrophe erstehen, die sich alsbald wie evidente Fakten ins Gedächtnis einbrennen – auch wenn die Absturzursachen in solchen TV-Sendungen durchaus als umstritten erscheinen. Hier tut sich ein breites Materialfeld für die Flugbild-Forschung auf, in denen Ursachen gesucht, erklärt aber auch immer wieder neu angezwei-

felt werden und in denen verschiedenste Visualisierungen von Flugzeugkatastrophen unternommen und zusammen geschnitten werden, die ein eher diffuses Feld »*reality* und/oder *fiction*?« eröffnen.◀14

Doch gibt es gerade im Hinblick auf die *Concorde* noch zwei weitere bemerkenswerte Flugbild-Komplexe: So existieren von der in der Unglücksmaschine tätigen deutschen Stewardess zufälligerweise ältere dokumentarische Aufnahmen, die sie bei ihrer Arbeit in einer *Concorde* zeigen. Sobald sie in eine Dokumentation über das *Concorde*-Unglück eingeschnitten werden, erzeugen diese Bilder ganz merkwürdige Realitäts-Effekte: Galt dieses »*found footage*« zunächst als Dokumentation des guten Service auf *Concorde*-Flügen, der durch die Stewardess repräsentiert wurde, so dokumentieren sie nach dem Unglück – eingebettet in oder gerahmt von den Bildern und Geschichten um den Absturz – nunmehr die namentlich benannte deutsche Stewardess Brigitte Kruse an ihrem Arbeitsplatz. In dieser Verschiebung der Referenzialität der *found footage*-Bilder – die überhaupt nur aufgrund der von Roland Barthes beschriebenen Funktion des »Es-ist-so-gewesen« der Fotografie möglich ist – erbebt auch die zeitliche Referenz für einen kleinen Moment: Fast scheint es, als würde man in genau jene Unglücksmaschine hineingucken, kurz bevor sie abstürzt. Und so irritiert das katastrophale Flugbild den Status von *found footage*-Material, denn was dessen Referenz ist (worauf verweisen die Bilder?) gerät aus den Fugen: Sind womöglich das Unglück oder die letzten Minuten davor doch filmisch festgehalten worden?

Und noch eine weitere Merkwürdigkeit findet sich im Kontext von Flugbild und *Concorde*: Von jener Maschine, die in Paris abstürzte, existieren nämlich sehr spezielle *found footage*-Bilder, die gerade nicht aus einem dokumentarischen Projekt stammen, sondern aus einem Spielfilm: Genau jene *Concorde*, die von David Lowell Rich für die Dreharbeiten zu *CONCORDE ... AIRPORT '79* ausgeliehen wurde, und welche von Kamera und Pilotenblicken so liebevoll abgetastet wurden, genau dies ist die Unglücksmaschine, die 2000 direkt nach dem Start abstürzte.◀15 Ausgerechnet jene Flugbilder eines Spielfilms, der mittels seiner Fiktion die »*stunning reality*« der *Concorde* auf besondere Weise feierte – indem er sie zur unbesiegbaren Heldin eines Action-Films erhob –, jene Bilder könnten nach dem »realen« Absturz der *Concorde* als *found footage*-Material für die abgestürzte Maschine gelten, aber damit auch als Sinnbild des endgültig beendeten Projekts *Concorde*. Auf diese Weise wandeln sich »imaginäre Flugbilder« unverhofft und etwas unheimlich in solche der »*stunning reality*« – und »*stunning reality*« und Fiktion von Flugzeugkatastrophenfilmen erweisen ein Potential, sich weit mehr als geahnt aneinander anzustecken...

Anmerkungen

- 01** ▶rk: Concorde – Absturz einer Legende, Artikel im C6-Magazin vom 26.4.2003 (<http://archiv.c6-magazin.de/06/magazin/wissenschaft/2003/04/1051311634.php?modus=6&showtype=short>, zuletzt gesehen am 17.3.2007). Ein Bilderbuch, das den Mythos *Concorde* reaktualisiert, erhofften sich offenbar auch einige Käufer von Wolfgang Tillmanns Bildband *Concorde* bei Amazon.de. Doch wurden die Erwartungen der *Concorde*-Fans dabei offenbar kein Stück erfüllt, als Kundenrezension ist bei www.amazon.de etwa zu lesen: »Traurig aber wahr: Wer von diesem Buch erwartet, technische Details oder brillante (sic!) Aufnahmen von der Concorde zu erhalten, der wird bitter enttäuscht. Außer einem kurzen Text auf der Umschlaghülle, befinden sich nur qualitativ minderwertige Fotos in dem Bildband. Die Fotos erinnern eher an ein paar Schnappschüsse aus großer Entfernung. Verschwommene Aufnahmen und eine stecknagelgroße Concorde vor einer BP-Tankstelle hauen einen leider nicht vom Hocker« (Kundenrezension auf www.amazon.de zu Wolfgang Tillmanns *Concorde* (Köln 1997) vom 11.7.2000, zuletzt gesehen am 17.3.2007).
- 02** ▶In aktuellen, mittlerweile rar gewordenen Flugzeugkatastrophenfilmen – die Rede ist hier nur vom Spielfilm – gibt es freilich neue ›Extremfälle‹, so z.B. in *FLIGHT PLAN* (USA 2005, Robert Schwentke), in dem ein Flugzeug zur bloßen Kulisse eines kriminellen Versteckspiels wird und dabei der eigentlich nach außen abgeschlossene und begrenzte Raum sich nach innen um immer mehr versteckte Räume erweitert.
- 03** ▶Vgl. hierzu Natalie Lettenewitsch und Alexandra Schneider in diesem Band.
- 04** ▶Noch ausgeprägter findet sich dies im IMAX verwirklicht, wo die Leinwand so aufgeblasen ist, dass es innerhalb des Blickfeldes tatsächlich kein Außerhalb des Bildes mehr zu geben scheint (vgl. hierzu Hanke, Christine (2004) Ereignis IMAX. Im Reich des Kinosaurus Rex. In: *Frauen und Film*, Heft 64: Das Alte und das Neue, S. 21-28).
- 05** ▶Im Sinne von Metz' »Imaginärem Signifikanten« (vgl. Metz, Christian (2000) *Der imaginäre Signifikant. Psychoanalyse und Kino*. Münster).
- 06** ▶Eine kleine Parallele zu einem Dokumentar-Feature zur Geschichte der *Concorde* soll hier zumindest erwähnt werden: Auf der britischen DVD *THE ULTIMATE STORY OF THE CONCORDE – THE END OF AN ERA* (2004) trifft man ebenfalls auf einen Zusammenschnitt von *Concorde*-Flugbildern und schießenden Herren: doch soll hier auf das Tempo der *Concorde* angespielt werden, welches dem eines Gewehrschusses entsprechen.
- 07** ▶André Bazin hat 1956 in einem Text zum Unterwasserfilm bereits auf eine Nähe zum Fliegen verwiesen. Das Unterwasserbild wird hier gewissermaßen zur ›Erfüllung‹ des Flugbilds: »Die Wissenschaft, mächtiger als unsere Vorstellungskraft, hat schließlich den alten Mythos vom Fliegen realisiert, indem sie dem Menschen sein virtuelles Fischsein offenbarte; denn der unabhängige Taucher erfüllt diesen Traum weit eher als die laute kollektive Flugmaschine, die so albern ist wie ein Unterseeboot und gefährlich wie ein Taucheranzug mit Helm und Schläuchen. Ikarus [...] nimmt Cousteau und seine Gefährten vorweg« (André

Bazin (2004) *Le monde du silence* (Die schweigende Welt), (Original: 1956). in: Ders.: *Was ist Film?* Berlin, S. 61-66, hier S. 62; für den Hinweis danke ich Judith Keilbach).

- 08 ▶ Als Indikator für den Abflugort wird davor ein Bild des Eiffelturms mit der Seine im Vordergrund eingefügt.
- 09 ▶ Verschwörungstheoretisch wird diese Öko-Kritik bis heute gern als Strategie der US-amerikanischen Flugbetreibergesellschaften ausgegeben, die ökonomische Sorgen vor der Konkurrenz der *Concorde* auf dem US-Markt gehabt hätten.
- 10 ▶ Vgl. Link, Jürgen (1984): »Einfluß des Fliegens! – Auf den Stil selbst!« Diskursanalyse des Ballonsymbols. In: *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen: Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen und Literatur im 19. Jahrhundert*. Hg. v. Jürgen Link u Wulf Wülfing. (= Sprache und Geschichte; Bd. 9) Stuttgart, S. 149–164.
- 11 ▶ U.a. in *AIRPORT '75*, dt.: *AIRPORT '75 – GIGANTEN AM HIMMEL* (USA 1974, Jack Smight) – auch hier rast ein Flugzeug auf eine Bergkette zu. 15 Jahre später reißt in *MIRACLE LANDING* (dt.: *KATASTROPHENFLUG 243*, USA 1990, Dick Lowry) gleich das ganze Dach des Unglücksflugzeugs ab.
- 12 ▶ Es lässt sich auf der Website www.flugzeugabsturz.de ansehen, die sich zur Aufgabe macht, Flugzeugunglücke weltweit zu dokumentieren – was es mit dieser skurrilen Liebhaberei, die neben Absturnachrichten und Absturzvideos auch eine Liste mit Flugzeugkatastrophenfilme führt, auf sich hat, wäre ebenfalls ein lohnendes Feld für die Flugbild-Forschung.
- 13 ▶ Erst kürzlich wieder: *MYTHOS CONCORDE / CONCORDE – LA FIN D'UNE REVÉ* (Peter Bardehle, Arte/ZDF 2006) und *PROTOKOLL EINER KATASTROPHE: DER ABSTURZ DER CONCORDE* (Peter Bardehle / Angela Volkner, ARD/WDR 2006).
- 14 ▶ Mehr auf Seiten der *Fiction* bewegt sich eine Spam-Mail vom 29.5.2006, in der mit dem hinterlassenen Vermögen eines der deutschen *Concorde*-Opfer auf einem nunmehr herrenlosen südafrikanischen Bankkonto gelockt wird. Die Website »Chaostage« wiederum fragt im August 2000, ob es sich bei dem Unglück nicht um die Eröffnung der Pariser Chaostage gehandelt haben mag (http://archiv.chaos-tage.de/b2000/news/artikel/20000803_220540_concorde/index.php, zuletzt gesehen am 10.5.2007). Und verschiedene, mehr oder weniger ernst zu nehmende Verschwörungstheorien ranken sich natürlich ebenfalls längst um das Unglück.
- 15 ▶ »The Concorde featured in the film first flew as F-WTSC on 31 Jan 1975, and was the 7th Concorde built. It was re-registered as F-BTSC (serial number 203) in May 1975, and it appears with this registration in the film. The Concorde was leased from Aerospatiale (France) for the movie, and was sold to Air France in October 1980. This Concorde was the same aircraft which crashed after tyre bust caused a fule (sic!) tank to rupture and the leaking fuel catch fire on July 25th 2000, while taking off from Charles De Gaulle Airport in Paris« (<http://www.imdb.com/title/tt0078740/trivia>, zuletzt gesehen am 10.5.2007).

»ROGER, ROGER?«
**NOTIZEN ZU EINER KLEINEN TAXONOMIE
FILMISCHER FLUGBILDER**

Flugbilder im Film richten ihre Aufmerksamkeit entweder nach innen oder nach außen. Im ersten Fall zeigen sie Fluggeräte aus der Binnenperspektive, im zweiten überflogenes Territorium aus der Luftperspektive. Entweder ist die Flugmaschine selbst das Motiv, also Objekt der Repräsentation, oder sie fungiert als diegetische Verankerung eines gleitenden Blickstandpunkts und ist somit eher Subjekt der Darstellung. Einerseits geht es um das Innenleben von Flugzeugen, andererseits um den Luftraum, der sie umgibt. In beiden Varianten ziehen Flugbilder ihre visuelle und dramatische Energie aus der Distanz zur Erde. Diese Entfernung führt zur Etablierung eines hermetischen Innenraums, produziert also eine Bewegung des Einschließens; oder zu einem Blick, dem sich ein prinzipiell unabschließbarer Außenraum öffnet, der Grenzen überschreitet, statt neue zu ziehen.◀1 Flugbilder können demzufolge, sowohl auf der narrativen als auch auf der ästhetischen Ebene, zentripetale oder zentrifugale Kräfte formieren.

Dieser idealtypische Dualismus wird der faktischen Vielfalt filmischer Flugbilder offenkundig nicht wirklich gerecht und vernachlässigt Mischformen, hilft aber vielleicht beim ersten Sortieren. Innerhalb der ersten Kategorie lassen sich in diesem heuristischen Sinn zudem Pole ausmachen: Das zentripetale Flugbild (I) dramatisiert demnach bevorzugt Flugzeugkabinen als unter Druck stehende Handlungsräume und pendelt zwischen dort sich zentrierender Komik (*AIRPLANE!*, USA 1980, Abraham/Zucker) und Konspiration (*RED EYE*, USA 2005, Craven). Das zentrifugale Flugbild (II) nimmt hingegen primär Welt-Räume ins Visier und durchdringt diese hyperkinetisch. In der militärischen Variante geht es dabei um Kontrolle, Kartographie◀2 und attraktionsästhetisch ins Bild gesetzte Zerstörung. Hier wird auf die Zerlegungswirkung der Fliehkraft gesetzt; das Flugbild operiert dann als geopolitische Zentrifuge und schleudert feindliche Stellungen und Urlaubsparadiese aus (*STEALTH*, USA 2005, Cohen). Insbesondere Weltraumfilme verhalten sich zu dieser Zweiteilung transgredient: In Brian de Palmas *MISSION TO MARS* (USA 2000) mutiert das Flugbild beispielsweise zum Schwebebild, in dem schwerelos getanzt und gestorben wird (III).



Innen

Zentripetal orientierte Flugbild-Filme vermeiden die Luftperspektive, weil ihr Rauminteresse buchstäblich begrenzt ist. Das Flugzeug wird hier als hermetischer Innenraum verhandelt, nicht als möglicher Sitz eines Blicks von oben, der in den Luftraum oder auf die Erde gerichtet ist. Wenn dabei dennoch Luftraum-Bilder auftauchen – vorzugsweise *establishing shots*, die das Flugzeug über den Wolken zeigen –, dann nur, um den prekären Status der Flugzeugkabine visuell zu vergegenwärtigen oder durch die Aktualisierung Dynamiken der Raumabschließung zu entfachen. Während ein erdgebundener Film wie *SPEED* (USA 1994, de Bondt) einen gehörigen dramaturgischen und kinetischen Aufwand betreiben muss, um sein Vehikel als spannungsgeladenen Raum zu etablieren, der nur zu einem hohen Preis verlassen werden kann, steht die Flugzeugkammer naturgemäß unter diesem Druck. *SPEED* handelt im Kern ohnehin von einem gewöhnlichen Linienbus, der gerne ein Flugzeug wäre. Nicht zufällig ist ein gedehnter Moment des Abhebens, der in Zeitlupe zelebriert wird, der Höhepunkt des Films.

In der zentripetalen Flugbild-Kategorie zentrieren sich alle filmspezifischen Energien des In-der-Luft-Seins auf das von Menschen mehr oder weniger souverän beherrschte Innere der Flugmaschine. Sie ist ein *panic room sui generis*. Die Gefahr muss nicht behauptet werden, sie ist gewissermaßen real. Das Ausgeliefertsein im Flugzeug gehört zudem zum Erfahrungswissen der Zuschauer, die in der Mehrzahl ein Körpergedächtnis zum Thema ›Turbulenzen‹ mit ins Kino bringen. Weil Raumabschließung und Ausgeliefertsein nicht erzählt wer-

den müssen, sondern in diesem Sinn als gegeben vorausgesetzt werden können, bleiben zusätzliche filmische Potentiale, diesen Raum jenseits seiner Etablierung mit Bedeutungen zu belegen.

AIRPLANE!, der den schönen deutschen Verleihtitel DIE UNGLAUBLICHE REISE IN EINEM VERRÜCKTEN FLUGZEUG trägt, nutzt diesen Freiraum, um die sozialen Konsequenzen dieses einschließenden Druckautomatismus literal zu nehmen: Hier entkommt man den Mitreisenden nicht nur physisch nicht, sondern ist ihnen auch psychisch ausgeliefert (die Redseligkeit des traumatisierten Ex-Navy-Piloten Ted Stricker in Bezug auf seine Liebesbiographie verursacht bei den Mitreisenden mehrere Suizidversuche, darunter auch erfolgreiche). Überhaupt nutzen Abraham/Zucker die Ausweglosigkeit und Bedrängnis der Flugzeugkabine zu verschiedenen spielerischen Formen des Wörtlichnehmens. So heißt der von Kareem Abdul-Jabbar gespielte Co-Pilot, der nervös bestreitet, ein L.A. Lakers-Mitglied mit Schwächen in der *defense* zu sein, ungünstigerweise Roger Murdock und fühlt sich während der Kommunikation zwischen erstem Pilot (Captain Oveur) und Tower entsprechend häufig angesprochen: »Roger, Roger?«. Nicht nur der Raum für die Körper wird im zentripetalen Modus von AIRPLANE! eng gemacht. Auch die Dialoge sind von den limitierenden Verhältnissen in der Flugzeugkammer gleichsam infiziert: Der Sprache wird durch das Literalnehmen alles Gesagten jeder Zwischenraum genommen; selbst die Kommunikation beugt sich hier dem Druck der Flugzeugkammer.

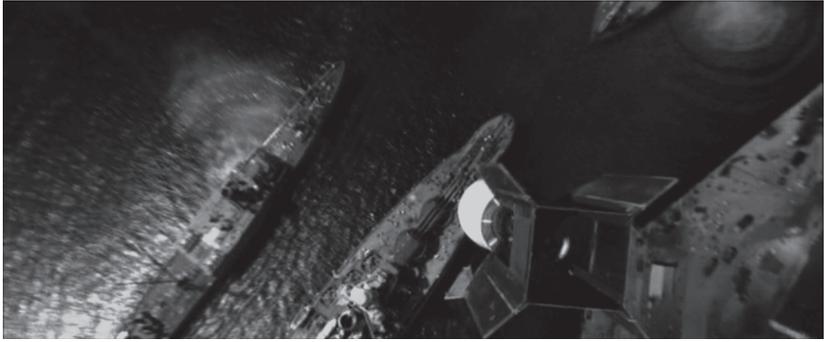
Die Luftperspektive ist historisch gesehen bekanntlich ein Produkt der Kriegsflierei; sie wurde als Aufklärungsperspektive zunächst vor allem militärstrategisch verwertet (Virilio 1989, 33 ff.) An diesem genetischen Zusammenhang arbeitet sich das zentrifugale Flugbild bis heute ab: Räume sichtbar machen, um sie für die (filmisch genießbare) Zerstörung zu präparieren. Der zentripetale Modus operiert dazu diametral: Hier geht es gerade nicht um Transparenz, sondern darum, einen eigentlich übersichtlichen Raum – die Flugzeugkabine – zu verdunkeln, ihn verschwörungslologisch opak werden zu lassen. Dass im Film Konspiration und schwierig kartographierbare Räume häufig zusammenfallen, ist eine Beobachtung, die Fredric Jameson mit allgemeinen Repräsentationsproblemen im Spätkapitalismus in Verbindung gebracht hat (Jameson 1995). Dessen unsichtbare Logik ist demnach nur noch in Formen darstellbar, die die Intransparenz des »unmappable world systems« als infinite Konspiration allegorisieren, wie in Pakulas THE PARALLAX VIEW (USA 1974). Die Flugzeugkammer ist für unabschließbare Verschwörungen jedoch ungeeignet, weil ihr Raum sich nicht nach außen falten lässt und irgendwann auch der Treibstoff ausgeht. Die Flugzeug-Konspiration geht notwendigerweise umgekehrt vor: Sie kompliziert einen klar definierten Raum, entfaltet ihre Verrätselungswir-

kung nach innen und macht die Kabine eher im freudschen Sinn unheimlich, als dass sie deren untergründige Konnexion mit anderen Räumen behauptet, um dabei allegorisch auf jenes spätkapitalistische Netzwerk zu verweisen, das viel zu kompliziert ist, um als kohärenter Raum filmisch darstellbar bzw. als »soziale Totalität« (Jameson 1989) lebensweltlich erfahrbar zu sein. Insofern ist der Flugzeug-Thriller ein konservatives Genre: Er richtet seinen Blick nach innen, weil ihm die Welt zu unübersichtlich ist. Statt sich deren postmoderner Intransparenz anzunehmen, bearbeitet er einen limitierten Raum, den er nur komplex erscheinen lässt, um ihn anschließend – gerade auch als politischen Raum – relativ reibungsfrei wieder konsolidieren zu können. In *AIR FORCE ONE* (USA 1997, Petersen) wird die Handlungsfähigkeit der politischen Schaltzentrale denn auch explizit an die Verteidigung der Flugzeugkabine gekoppelt. Das Präsidenten-Flugzeug erscheint dabei als Sinnbild für die Vorstellung, dass sich die Welt von einem hierarchisch übergeordneten Raum aus ›durchregieren‹ lässt. In der US-Serie 24, die den Präsidenten auch häufig von der Air Force One aus agierend zeigt, ist das zentripetale Flugbild demgegenüber nur noch eine politische Metapher unter anderen. Hier ist die Flugzeugkammer kein Raum, in dem sich jene Idee politischer Steuerung zentriert, die prätransnational, also nostalgisch verfasst ist und auch nichts von Prozessen gesellschaftlicher Ausdifferenzierung zu wissen scheint. Im auf Dauer gestellten Ausnahmezustand von 24 sind die konspirativen Netzwerke tatsächlich von einer Komplexität, dass der Serie mit Jameson spätkapitalistischer Realismus bescheinigt werden kann. In jedem Fall sprengen die dort durchgespielten Szenarien den engen Raum der präsidentialen Flugzeugkabine, die in der vierten Staffel denn auch folgerichtig zur Explosion gebracht wird. Sie ist ein gesellschaftliches Teilsystem unter anderen und nicht länger *primus inter pares*. Präsidielle Handlungsmacht muss auf die allwissende Luftperspektive verzichten und sich stattdessen um kooperative Koppelungen und geteilte semantische Potentiale bemühen – auf Augenhöhe.

Eine andere Überwindung des Konservatismus des Flugzeug-Thrillers gibt es in Wes Cravens *RED EYE*. Obwohl die konspirative Logik dort in letzter Konsequenz genreparodistisch verfährt, weiß der Film vom oben skizzierten Zusammenhang dennoch mehr als *FLIGHTPLAN* (USA 2005, Schwentke), in dem die Verschwörung letztlich privatisiert wird und nur dazu dient, einer hypertrophen Mutterliebe freien Lauf zu lassen. Ähnlich wie *AIR FORCE ONE* versucht *FLIGHTPLAN* die faktische Enge der Flugzeugkabine durch eine fiktive räumliche Komplexität zu ersetzen, die sukzessive wieder einkassiert wird. In beiden Fällen erweist sich die inszenierte Unübersichtlichkeit als eine, die nicht der zeitgemäßen Opazität einer Verschwörung geschuldet ist, sondern nur dazu dient,

neoheroische Figuren und kausallogische Aktionsbilder zu installieren, die die Flugzeugkammer konventionell ausmessen und synthetisieren. Orientierungsverlust und Ohnmacht sind hier kalkuliert und im Moment ihres Eintretens schon mit dem rückversichernden »sensomotorischen Klischee« (Deleuze) ausgestattet, dass wieder Transparenz und Raumkontrolle hergestellt werden wird. In *FLIGHTPLAN* ist das Prinzip scheinhafter Unübersichtlichkeit denn auch konsequenterweise personifiziert: Jodie Foster spielt dort nicht nur eine sehr besorgte Mutter; ihre Figur hat das Flugzeug auch konstruiert und kennt demzufolge von vornherein jeden verborgenen Winkel. Insofern geht es im Verlauf der Handlung nicht um die Generierung neuen Wissens, sondern um die kalkulierte Entfaltung bereits bestehender Baupläne.

Während in diesem Fall nicht nach einer Karte gesucht werden muss, sondern nur nach einem Handlungsträger, der diese immer schon besitzt und linear in rettende Aktionen übersetzen kann, produziert *RED EYE* wesentlich weniger leicht überblickbare Akteur- und Raum-Konstellationen. Craven funktionalisiert die zentripetale Dynamik, die die Flugzeugkammer zu einem filmisch so interessanten Raum werden lässt, zwar vor allem für virtuose Techniken der Plotdrive-Erzeugung. Gleichzeitig wird die Kabine aber nochmals eingedampft, bis nur noch eine Sitzreihe und das Bord-WC übrig bleiben. Die Pointe des Films ist in zweifacher Weise eine räumliche: Einerseits nisten Erpressung und Verschwörung hier nicht in irgendeinem angeblich uneinsehbaren Winkel eines Super-Flugzeugs mit den Dimensionen einer *shopping mall*, sondern im zugleich öffentlichen und intimen Mikroraum, der sich zwischen zwei in Flugzeugsesseln eingesperrten Körpern auftut. Andererseits wird der solchermaßen räumlich extrem eingeeengte konspirative Kern kommunikationstechnologisch mit einem davon völlig losgelösten Zielort, einem Hotel am Meer, kurzgeschlossen. Inszeniert wird dabei ein Verschwörungs-Modus, der in Echtzeit und aus der Luft jeden Raum der Welt mit einem terroristischen Anschlag adressieren kann. Der Druck, der in der Natur des zentripetalen Flugbildes liegt, überträgt sich hier durch enorm beschleunigende Parallelmontagen quasi direkt auf jene Rakete, die schließlich von am Boden stationierten Mitverschwörern auf die oberste Hoteletage abgefeuert wird. Das Flugbild der auf das programmierte Ziel zusteuern den Rakete selbst gehört jedoch, obwohl es durch den Montagezusammenhang sozusagen mit zentripetaler Energie aufgeladen wird, schon zu jener Kategorie, die oben zentrifugal genannt wurde.



Außen

Flugbilder in fiktiven Kriegsfilmen können nicht hinter die Tatsache zurück, dass Flugbilder in realen Kriegen militärstrategische Funktionen erfüllen. Die faktischen Verwendungsweisen lassen sich in den Filmbildern nicht vollständig verdrängen: »Militärhistorisch gesehen ist der Blick von oben eine Angriffsperspektive« (Asendorf 1993, 2001). Am deutlichsten wird dieser Nexus in der radikalsten Form des zentrifugalen Flugbildes, bei der der Kamerablick mit der Flugkurve eines Projektils zusammenfällt. In Harun Farockis *ERKENNEN UND VERFOLGEN* (D 2003) wird diese technologische Allianz analysiert. Bei der ›*smart bomb*‹ ist die Kamera konstitutiver Bestandteil eines übergeordneten Waffensystems und gehört auch operativ zu dessen Funktionslogik. Sie befindet sich »in the nose of the missile« und übermittelt visuelle Daten bis kurz vor der Detonation. Der Status dieser Kamerawaffen-Bilder als ›Dokumente‹ ist offenkundig fragwürdig (Levidow 1994); sie repräsentieren aber den Endpunkt der Logik des zentrifugalen Flugbildes: »Bilder aus der Luft, im Zentrum das Fadenkreuz« (Farocki). Um den attraktionsästhetischen Surplus dieses Bildtypus abzuschöpfen, geht Michael Bay in *PEARL HARBOR* (USA 2001) sogar so weit, in der Inszenierung einer herabstürzenden Rakete für einen immersiven Spektakelmoment die Perspektive des ›Feindes‹ zu teilen und dabei das ansonsten stabile ideologische Gerüst seiner Weltkriegserzählung zu invertieren. Die Konvergenz von Wahrnehmungs- und Zerstörungspotentialen konzentriert sich realiter allerdings schon längst nicht mehr auf *Kamerablicke*:

»Vielmehr werden nahezu das gesamte elektromagnetische Spektrum sowie Schwingungen von Materie jeden Aggregatzustandes nutzbar gemacht. Restlichverstärker, Wärmebildkameras, Röntgenstrahlen, Radar- und Mikrowellen zerren Dinge aus dem Verborgenen, überwinden Entfernungen und durchdringen Dunkelheit und Hindernisse aller Art. Akustische und seisis-

mische Sensoren spüren U-Boote auf, registrieren Detonationen am anderen Ende der Welt oder zählen Fahrzeuge, die entfernte Straßen passieren« (Töpfer 2005, 261 f.).

Insofern partizipieren filmische Flugbilder nicht mehr uneingeschränkt an der medialen Ordnung der ›neuen Kriege‹. In diesen ist Datenübertragung in Echtzeit wichtiger, als das Sichtbarmachen und Abbilden von Realräumen (Virilio 1993, 127 f.). Der klassische Aufklärungsblick von oben weicht Wahrnehmungsmedien mit höherer Übertragungsgeschwindigkeit. Der naive Mensch-Maschine-Diskurs in dem B-Blockbuster *STEALTH* (unbemanntes Tarnkappenflugzeug wird vom Blitz getroffen, entwickelt destruktiven Eigensinn und wird schließlich von politisch nicht weniger ferngesteuerten Navy-Piloten wieder zur Bush-Räson gebracht) arbeitet sich an genau diesem Paradigmenwechsel ab. Dort setzt sich die ›humane‹ Luftperspektive allerdings nur durch, um dem *war on terrorism* rückwirkend jene Dignität des moralischen und urteilsfähigen Blicks zuzuschreiben, die dem elektromagnetisch-blinden *wingman* abgeht.

Zentrifugale Flugbilder im ›alten‹ kinematographischen Medium heften sich jedenfalls in erster Linie an Fluggeräte, um an deren Luftperspektive zu partizipieren. Nicht der Innenraum, von dem aus geblickt wird, steht dabei im Zentrum, sondern die privilegierte Sicht, die sich von ihm ausgehend filmisch organisieren lässt. Dabei werden entweder Flugmaschinen gezeigt, wie sie den Luftraum durchqueren, oder die Perspektive nähert sich tendenziell dem Point of View des Piloten bzw. des Flugkörpers an. Im ersten Fall geht es um die Maschinen, die diesen beweglichen Blick ermöglichen, im zweiten um den Blick selbst. Jene Innenräume, die im zentripetalen Flugbild bearbeitet werden, spielen demzufolge nur noch eine untergeordnete Rolle – etwa, wenn das Cockpit gezeigt wird.

Fliehkräfte zeitigen Trennungseffekte und schleudern gewichtsspezifisch unterscheidbare Bestandteile aus. Übertragen auf das filmische Flugbild bedeutet dies, dass die Flugkabine – das Drehzentrum – im zentrifugalen Modus zwar an Bedeutung verliert, die Wirkungen aber dennoch von ihr ausgehen, bzw. von ihr aus perspektiviert werden. Die dabei freigesetzten Dynamiken zielen in verschiedener Weise auf das, was der Flugkammer äußerlich ist, in erster Linie also: Luftraum und Erdboden. Mit der Verlagerung des filmischen Rauminteresses geht eine Druckverlagerung einher. Während im zentripetalen Flugbild prekäre Innenräume verhandelt werden, geht es im zentrifugalen Flugbild häufig um Außenräume, die militärstrategisch kartographiert oder in der Bewegung des Erfassens gleich mit zerstört werden.



Schweben

Der oben probehalber vorgeschlagene Dualismus leistet möglicherweise einen Beitrag, die Art und Weise, wie Flugbilder filmisch eingesetzt werden können, idealtypisch zu unterscheiden. Deutlich wird dabei das generelle filmästhetische Potential, (diegetische) Räume variabel zu öffnen respektive zu schließen. André Bazin hat die damit zusammenhängende *cadre /cache* -Dialektik vor allem über intermediale Analysen theoretisiert. Im Unterschied zur Malerei, deren Objekte von einem sie umschließenden Rahmen jeweils klar definiert sind, ist für Bazin die »Umgrenzung der Kinoleinwand [...] kein ›Rahmen‹ des Kinobildes, [...] sondern ein Kasch, eine Abdeckung, die nur einen Teil der Realität freilegen kann« (Bazin 2004, 225). Die physische Grenze des auf eine faktisch nicht-variable Leinwand projizierten Kinobildes insistiert nicht und spielt erfahrungslogisch nur eine subalterne Rolle, was Bazin zu einer umfassenderen Mediendifferenz-Behauptung verleitet:

»[...] der Rahmen des Gemäldes ist eine Zone räumlicher Desorientierung. Er stellt dem natürlichen Raum und dem unserer aktiven Erfahrung, der den Rahmen außen umgibt, einen nach innen orientierten Raum gegenüber: Der kontemplative Raum öffnet sich nur auf das Innere des Gemäldes. [...]. Der Rahmen polarisiert den Raum nach innen, hingegen ist alles, was die Leinwand uns zeigt, darauf angelegt, sich unbegrenzt ins Universum fortzusetzen. Der Rahmen ist zentripetal, die Leinwand ist zentrifugal« (ibid.).

Begreift man die *cadre /cache* -Unterscheidung nicht als rein positivistische filmanalytische Kategorien, sondern als Fähigkeit des Films, die empirische Bildgrenze hermetisch (rahmend, das Bild-Off ausschließend) oder durchlässig (abdeckend, das Bild-Off einschließend) erscheinen zu lassen – was innerhalb des bazinschen Theoriegebäudes eine Re-Entry-Figur produzieren würde, die sich aus der zitierten Differenz zwischen Malerei und Film speist – sind

die beiden Flugbild-Varianten genau dafür paradigmatische Realisierungen. Das zentripetale Flugbild tendiert dazu, das *hors-champ* begrenzt zu halten; die innere Begrenzung der Flugkabine fungiert als raumabschließender, stabiler Rahmen, als ›diegetischer *cadre*‹. Das zentrifugale Flugbild folgt der ästhetischen Logik des flexiblen Rahmens, dem transgressiven, ins Bild-Off sich erweiternden *cache*; es ist gekennzeichnet durch eine sich ständig nach Außen arbeitende Bewegung. Die Kadrierung fungiert hier als »bewegliche Maske« (Deleuze) und bringt beständig einen infiniten Umraum des tatsächlich aktualisierten, sichtbaren Bildausschnitts ins Spiel.

Damit soll natürlich nicht behauptet werden, das zentripetale Flugbild sei seinem Wesen nach Malerei und nur das zentrifugale wirklich ›filmisch‹. Die unterschiedlichen filmästhetischen Optionen, räumliche (Bild-)Grenzen insistieren zu lassen, bewegen sich innerhalb eines Kontinuums, dessen Pole oben angedeutet wurden. *Cadre* und *cache* wären dann einfach zwei diametrale Möglichkeiten, die Grenzen des Bildkaders zu akzentuieren. Das zentripetale Flugbild ist demzufolge vergleichsweise ›gesättigt‹, das zentrifugale bezieht seine Dynamik und Bedeutung hingegen konstitutiv aus seinem Bezogensein auf ein erweitertes *hors-champ*. Es unterhält eine intensivere Beziehung zu nicht-aktuellen, also virtuellen Bildern. Gleichwohl gilt an dieser Stelle Deleuzes' Hinweis, dass jede Kadrierung ein Off »determiniert«, jede filmische Grenzziehung somit grundsätzlich relationalen Charakter hat.◀4

Ein Beispiel für die interne Komplexität und die begrenzte Reichweite der gebildeten Kategorien soll abschließend erwähnt werden: Flugbilder in Weltraumfilmen folgen häufig vergleichsweise eigenen Logiken und sind nicht zuletzt deshalb signifikant, weil gerade dort, wo ein »sich unbegrenzt ins Universum« (Bazin) fortsetzender Raum nicht nur ästhetisches Prinzip, sondern zugleich Sujet ist, ein eigenartiger Rückzug zu beobachten ist, der ausgerechnet den menschlichen Körper – schwebend und *lost in space* – wieder ins Zentrum der Darstellung rückt.

In den Innenräumen der *space shuttles* herrscht kein Druck; den der Schwerkraft enthobenen Astronauten ist die Hektik ihrer Pilotenkollegen fremd. Die Distanz zur Erde führt hier nicht zu Raumverdichtungen oder militärischen Blick-Regimen, sondern zu vielfältigen Entschleunigungen. Diese Fluggeräte bewegen sich gemessen-majestätisch (2001 – A SPACE ODYSSEY, UK/USA 1968, Kubrick) oder vollkommen gerontokratisch (SPACE COWBOYS, USA 2000, Eastwood). Ihre faktische Geschwindigkeit während des Weltraumfluges ist filmisch kaum darstellbar; häufig ist die Reise letztlich eine, die nicht mehr an die Repräsentation von Realräumen gebunden ist, sondern sich psychisch auflädt

und beispielsweise in die Untiefen eines traumatisierten Ichs führt (CONTACT, USA 1997, Zemeckis).

Zentripetale wie zentrifugale Kräfte verpuffen in diesen Bildern, weil die Innenräume ohne Gravität und die Außenräume unendlich sind. Nicht zuletzt wegen dieser Entgrenzung neigt der Weltraumfilm zu philosophischer Skepsis, häufig aber auch zu New-Age-Romantik und Posthistoire-Ergriffenheit. Der Mangel an Widerstand macht die Subjekte verletzlich und seltsam bereit für die Verabschiedung von sich selbst, wie in de Palmas *MISSION TO MARS*. Flugbilder in Weltraumfilmen zielen denn auch weniger auf Fluggeräte oder Raumverhältnisse, sondern auf Körper, die in Schwebezuständen gezeigt werden. Für den grenzenlosen Weltraum gibt es naturgemäß keine adäquate Repräsentation; selbst die infinite Bewegung des zentrifugalen Flugbildes scheint hier keine filmisch attraktive Darstellungsform mehr zu sein. Stattdessen findet in nahezu allen Weltraumfilmen eine Rückbesinnung auf jene Körper statt, die in den Flugkabinen ihre eigene Schwerelosigkeit genießen. Die virtuos einen rotierenden Raumschiff-Innenraum visuell erfahrbar machende und auch durch Van Halens »Dance the Night away« unzerstörbare Tanz-Sequenz aus *MISSION TO MARS*, in der sich Jim McConnell (Tim Robbins) und Terri Fisher (Connie Nielsen) ein letztes Mal, wie man später begreift, unbeschwert berühren, ist ein Beispiel für diesen Umschlagpunkt. Im Angesicht der Unendlichkeit wird der überschaubare Mikrokosmos der Astronauten-Körper hier nicht nur als Refugium, sondern auch als Medium einer entrückten Erfahrung inszeniert.

Aus dieser Perspektive geht es jenseits der Unterscheidung zentrifugales vs. zentripetales Flugbild genau darum: einen körperlichen Zustand filmisch erfahrbar zu machen, der sich eigentlich nicht mehr ohne weiteres darstellen lässt. Vielleicht soll im Kern dabei jene Flugerfahrung vermittelt werden, die der Ethnologe Thomas Hauschild für eine von technologischen Erfindungen unabhängige anthropologische Konstante hält. Seiner Ansicht nach haben die modernen Flugerfahrungen ihre Wurzeln in »archaischen Techniken des Selbst« und magischen Praktiken, die den Körperzustand des »schamanistischen Flugs« evozieren – nicht zuletzt unterstützt durch die Einnahme drogenartiger Krautsorten: »Sowohl das Fliegen selbst wie seine berausenden oder Übelkeit erregenden Folgen waren den Menschen also schon bekannt, bevor sie sich körperlich in die Lüfte zu heben verstanden« (Hauschild 2003, 18). In filmischen Flugbildern geht es insofern nicht nur um Fluggeräte oder Luftperspektiven, um prekäre Innen- oder kontrollierte Außenräume, sondern auch um sehr viel ältere kulturelle Erfahrungen, die in ihnen gespeichert sind und durch sie hervorgerufen werden können.

Anmerkungen

- 01** ▶ Der Zusammenhang zwischen Flugbild und Logiken der Entgrenzung ließe sich auch auf der Ebene der Produktion filmischer Warenkörper für das Inflight Entertainment diskutieren: »Der Rezeption von Filmischem im Akt der Grenzüberschreitung entspricht der tendenziellen Grenzenlosigkeit in der Distribution audiovisueller Waren« (Zielinski 1989, 215).
- 02** ▶ Vgl. für einen kunstphilosophischen Ansatz: Buci-Glucksmann (1997).
- 03** ▶ Vgl. Engell (2005, 165ff.).
- 04** ▶ »Es gibt nicht zwei Typen des Bildfeldes, von denen nur einer auf das Off verwies; es gibt vielmehr zwei höchst unterschiedliche Aspekte des Off, von denen jeder auf eine besondere Kadrierungsart verweist« (Deleuze 1997, 32).

Literatur

- Asendorf, Christoph** (1993) Super Constellation. Das Flugzeug als kulturelle Erfahrung. In: Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Hrsg. von Wolfgang Ruppert. Frankfurt/M.: Fischer.
- Bazin, André** (2004) Was ist Film? Hrsg. von Robert Fischer. Berlin: Alexander Verlag.
- Buci-Glucksmann, Christine** (1997) Der kartographische Blick der Kunst. Berlin: Merve.
- Deleuze, Gilles** (1997) Das Bewegungs-Bild. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Engell, Lorenz** (2005) Die Jalousie. Raum, Zeit und Licht in der Architektur des Kriminalfilms. In: Umwidmungen. Architektonische und kinematographische Räume. Hrsg. von Gertrud Koch. Berlin: Vorwerk 8.
- Hauschild, Thomas** (2003) Reisen, Schweben, Kotzen. In: Voyage. Jahrbuch für Reise & Tourismusforschung. Köln: DuMont.
- Jameson, Fredric** (1995) The Geopolitical Aesthetic. Cinema and Space in the World Systems. London: BFI Publishing.
- Levidow, Les** (1994) The Gulf Massacre as Paranoid Rationality. In: Culture on the Brink. Ideologies of Technology. Hrsg. von Gretchen Bender und Timothy Druckrey. Seattle: Bay Press.
- Töpfer, Eric** (2005) Die Kamera als Waffe? Videoüberwachung und der Wandel des Krieges. In: Bild – Raum – Kontrolle. Videoüberwachung als Zeichen gesellschaftlichen Wandels. Hrsg. von Leon Hempel und Jörg Metelmann. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Virilio, Paul** (1989) Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung. Frankfurt/M: Fischer.
- Virilio, Paul** (1993) Krieg und Fernsehen. München/Wien: Fischer.
- Zielinski, Siegfried** (1989) Audiovisionen. Kino und Fernsehen als Zwischenspiele in der Geschichte. Hamburg: Rowohlt.

DIE SCHWEIZ ÜBERFLIEGEN ODER: »WIE MAN DIE BESTE WERBUNG FÜR UNSER LAND MACHT«

Der Niedergang der Fluggesellschaft Swissair wurde allgemein als Katastrophe nationalen Ausmaßes empfunden. Die Fülle der Kommentare in den Medien und die enormen Geldspritzen seitens des Bundes zeugen von der tiefgehenden Beunruhigung, welche die ökonomische Krise des nämlichen Unternehmens ausgelöst hat. Der Verlust einer großen Zahl von Arbeitsplätzen allein erklärt aber noch nicht die Aufregung, die das Verschwinden der Swissair auslöste. Wäre die Fluggesellschaft nicht mit solchem Symbolwert ausgestattet, der den Rahmen eines privaten Unternehmens um einiges übersteigt, hätte niemals eine solch traumatische Erschütterung des ökonomischen Lebens stattfinden können. Das Ende der Swissair wurde als eine das ganze Land umfassende Krise wahrgenommen. Wobei diese Sichtweise die Herausforderungen der Globalisierung und des wachsenden Konkurrenzkampfes unter den Akteuren der weltweiten Ökonomie schlichtweg ausblendet.

Der Erfolg von *GROUNDING. DIE LETZTEN TAGE DER SWISSAIR* (2005, Michael Steiner) profitierte von diesem Schock, den die Unternehmenspleite der Swissair hinterlassen hat. Verlängert der Film mit seinem relativ einfachen Erklärungsmodus doch nur noch den der Fluggesellschaft anhaftenden Mythos. Beschäftigt man sich mit der Swissair als Nationalsymbol, gilt es die durch die Medien und insbesondere durch die Werbung verbreiteten Bilder zu untersuchen. Plakate und Anzeigen, aber auch Film und Fernsehen haben maßgeblich dazu beigetragen, die Swissair als nationales Symbol zu etablieren. Bezöge man sich nun allein auf die von der Swissair selbst finanzierten Filme, würde man aber die viel grundlegendere Bedeutung der kinematografischen Flugbilder für die Identitätskonstruktion der Schweiz noch nicht genügend in Rechnung stellen. Hierfür lohnt es, sich mit den Ursachen der Begeisterung für Flugapparate auseinander zu setzen und sich genauer mit bestimmten, sich wiederholenden Motiven, hier vor allem den Bergen, in Luftfahrtfilmen zu befassen.

Werbung für das Flugwesen im Kino

Schon der Filmhistoriker Roland Consandey (2000) hat auf die Permanenz von Flugbildern auf den Schweizer Kinoleinwänden hingewiesen. Ohne zu übertreiben lässt sich behaupten, dass hierzulande jedes aeronautische Ereignis gefilmt worden ist; keine Flugvorführung wäre ohne die Anwesenheit eines Kameramannes denkbar gewesen. Als zum Beispiel 1912 ein ›Wettbewerb von Wasserflugzeugen‹ in Ouchy stattfand, schickte das Royal Biograph, eines der Kinos der Stadt, extra einen Kameramann, um möglichst schnell Bilder dieses Ereignisses zu liefern. Die Wochenzeitung der Stadt Lausanne verweist in ihrem Veranstaltungskalender mit besonderem Nachdruck auf solche lokalen Ereignisse.

»Das Biograph hat alle notwendigen Maßnahmen getroffen, um bereits am Dienstag die Hauptereignisse der Schau in Ouchy zeigen zu können: die wunderschönen Flüge von Burry und Caudron, die Heldentaten unseres Grandjean mit seiner kapriziösen Libelle – all dies aufgelockert durch komische oder pittoreske Szenen, die die Filmkamera bei den Zuschauern am Rande der Flugbahn mit Vergnügen entdeckt: da wäre etwa dieser sympathische Professor, dem eine Dame zusammen mit dem Piloten kurz vor Abflug eine Abschiedsgeste zuwirft, oder der Knirps und sein Cocker Spaniel, zwei Wasserratten [*hydroflaneurs*], die in einem Boot, das nur wenig größer als eine Nusschale ist, auf dem Wasser hin- und herfahren« (*Lausanne-Plaisirs*, Nr. 51, 7. September 1912).

Dieser Text ist in vielfältiger Hinsicht aufschlussreich: Er zeigt die Bewunderung für die so genannten ›Heldentaten‹ der Flieger, und gleichzeitig versäumt er es nicht, die Anwesenheit einer Persönlichkeit zu betonen, die durch diese Bewunderung zu einem Helden wird. Beide Aspekte konstituieren eine ideale Gemeinschaft, die durch den Ausdruck ›unser Grandjean‹ markiert wird. Immer wieder rufen die Wochenschauen die Heldentaten der Flieger ins Gedächtnis, wie es die Vielfalt der dem Fliegen gewidmeten Themen bezeugt: das Schweizer Filmarchiv hat kürzlich eine DVD-Reihe »Die ›Schweizer Filmwochenschau‹ erzählt...« (darunter *DIE SCHWEIZ FLIEGT. DIE ZIVILLUFTFAHRT VON 1940 BIS 1975*) herausgegeben, ganz auf die von Nostalgie geprägte Schwärmerei für solche Bilder setzend. Über ihren anekdotischen Charakter hinausgehend, aber dennoch die von solchen Flugdemonstrationen ausgelöste Begeisterung demonstrierend, stellen diese Filme einen Katalog von heroischen Fliegern dar, insbesondere Géo Chavez, der 1910 während des ersten Fluges über die Alpen bei einer Bruchlandung starb. Der Schweizer Oskar Bider ist einer der Fluggpioniere, die regelmäßig auf den lokalen und ausländischen Leinwänden zu sehen waren. Im Schweizer Filmarchiv lagern zwei von der Basler Eos-Film produzierte

Werke: GRUNDSTEIN ZUM BASLER FLUGWESEN UND DIE TRAVERSIERUNG DER SCHWEIZER ALPEN IM FLUGZEUG [DURCH OSCAR BIDER], beide 1919, kurz vor dem tödlichen Unfall des Fliegerhelden gedreht. Der Spielfilm BIDER DER FLIEGER von Leonard Steckel und Max Werner Lenz von 1941 lässt vermuten, dass dessen Heldentaten noch Jahre später als Publikumsmagnete funktionierten.

In den 1920er und 1930er Jahren tritt eine weitere, zentrale Figur im Hinblick auf die Verbindung von Flugwesen und Kino in Erscheinung: der Flieger und Abenteurer Walter Mittelholzer (1894–1937). Seine Filme brachten ihm in den 1920er und 1930er Jahren einen immensen Erfolg ein, besonders die Expeditionsfilme PERSIENFLUG (1925), AFRIKAFLUG (1927) und ABESSINIENFLUG (1934). Mittelholzer spielte eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der Luftfahrt, da er an der Gründung der Swissair beteiligt war. Weniger bekannt, aber nicht weniger wichtig, war sein Interesse für das Kino, das auch zu der Entwicklung derjenigen Filmproduktionsgesellschaft beitrug, die eine der wichtigsten der Schweiz werden sollte: die Praesens (Dumont 1987, 88–90). Mittelholzer betraute die Züricher Produktionsgesellschaft nämlich mit der Montage und dem Vertrieb seiner Aufnahmen. Er lässt sich sogar von einem der Kameramänner des Hauses begleiten (Emil Berna), wie z.B. bei seiner Expedition nach Abessinien. AFRIKAFLUG, der kürzlich vom Schweizer Filmarchiv restauriert wurde, ähnelt den zahlreichen Expeditionsfilmen, die zu dieser Zeit gedreht wurden, so weist er etwa dieselben Kennzeichen von Exotik auf wie beispielsweise die Werke von Martin Johnson (zu Johnson s. Brownlow 1979; Deeken 2004). Trotzdem ist es wichtig, die Bedeutung des Flugzeugs im genannten Film zu unterstreichen, denn dieses verweist auf das Begehren des weißen Mannes, sein Territorium nicht nur materiell, sondern auch symbolisch zu vergrößern. Das fliegende Auge des Abendlandes nimmt die Welt wahr, vermisst und erforscht sie, indem Bilder von weit entfernten und oftmals mythischen Orten (der Kilimandscharo, Kairo) in die Heimat geholt werden. Diese Expeditionsfilme heben die abendländische Entwicklung der Technik hervor und verleihen so den Bestrebungen der Welteroberung Nachdruck. Die von Mittelholzers Leistung ausgehenden Wirkungen werden zufällig sichtbar in einer Aktualität, die sich ebenfalls im Schweizer Filmarchiv findet, nämlich Material mit dem Titel CHURER FASTNACHT UMZUG 1. MÄRZ 1927 [sic, d. Ü.], gedreht von der Züricher Filmproduktionsgesellschaft Fridli-Film. Es zeigt eine vorbeiziehende, schwarz verkleidete Gruppe mit ihrem Fastnachtswagen, der einem verkleinerten Modell eines Mittelholzer-Flugzeugs ähnelt: dem Merkur. Dieser kurze Film bezeugt die breite gesellschaftliche Resonanz, die die Expeditionen des Piloten, Fotografen und Cineasten hervorrief.

Der Schweizer Filmarchiv konnte dieses Jahr dank der Hilfe der Cinémathèque de Toulouse DIE EROBERUNG DES HIMMELS (1938, Hans Richter) restaurieren. Die wieder gefundene Filmrolle zeigt das zeitgenössische Internationale Flugmeeting (Dübendorf 1937) mit einer von Darius Milhaud hinreißend komponierten Musik.

Instrument der Werbung

Die Produktion von Auftragsfilmen bildete für das Filmschaffen in der Schweiz, zumindest hinsichtlich der Produktion, eine wichtige Grundlage. Seit den 1920er Jahren hatte der Film als Mittel der Werbung seinen festen Platz im Arsenal von Werbestrategien, von denen Unternehmen oder Verbände und Vereine Gebrauch machten. So gesehen war der Einsatz des Werbefilms für ein so bedeutendes Unternehmen wie die Swissair unverzichtbar, um deren Aktivitäten noch bekannter zu machen und ihr Markenimage klarer zu definieren. Im Schweizer Filmarchiv finden sich mehrere im Auftrag der Swissair produzierte Filme, darunter DER SCHÖNSTE TAG MEINES LEBENS (BEAUX SOUVENIRS DE GOSSE, 1939, Leopold Lindtberg), der jedoch erst nach dem Krieg vorgeführt wurde, oder DEUX GÉNÉRATIONS – UNE TRADITION (1956, Walter Lesch und René Boeniger). Noch vor dem mehr oder weniger bekannten ...THIS IS YOUR CAPTAIN SPEAKING! (1966, Ulrich Kündig) wurde 1959 AUSKUNFT IM COCKPIT (Niklaus Gessner) gedreht. Man könnte noch mehr Titel erwähnen, z.B. von Charles Zbinden oder Walter Baumgartner, die zum Renommee der Swissair beigetragen haben. Verschiedene Aspekte scheinen beim Betrachten der genannten Werke erwähnenswert: Wie in DER SCHÖNSTE TAG MEINES LEBENS spielen auch in AUSKUNFT IM COCKPIT etwa Kinder eine wichtige Rolle. In ersterem macht sich eine Gruppe kleiner Jungen mit ihren Fahrrädern zum Flughafen auf, in den sie sich heimlich einschleichen. Von einem Angestellten überrascht, treffen sie einen verständnisvollen Piloten, der sie zu einem Testflug einlädt. Fasziniert von den Flugzeugen und bereits gut informiert über deren Funktionsweise, werden sie nun auch in die Aufgaben des Piloten eingeweiht. Ganz ähnlich erklärt in AUSKUNFT IM COCKPIT der Pilot einer Dame die Voraussetzungen, die ihr Neffe erfüllen muss, um die Laufbahn eines Flugkapitäns einschlagen zu können. Hinter der Anwesenheit dieser Kinder lässt sich eine doppelte Intention erahnen: die Leidenschaft für diesen Beruf zu wecken und sich dabei an eine Öffentlichkeit zu richten, die sich womöglich in diesen Filmen wieder erkennen kann. Es wird Durchhaltevermögen gepredigt, indem immer wieder die Herausforderungen dieses Berufes betont werden. Eine dem Piloten ähnlich konstruierte

Figur, heldenhaft und außerordentlich kompetent, findet sich in *DEUX GÉNÉRATIONS – UNE TRADITION* wieder. Dieser Film versucht die Gemeinsamkeit zwischen dem Beruf des Vaters als Uhrmacher und dem des Sohnes als Pilot anschaulich zu machen: das beständige Bemühen um Präzision und gute Arbeit beseelt beide Generationen.

Während die erwähnten Werke einerseits die Begeisterung für den Beruf eines Flugkapitäns erwecken wollen, zeigen sie den Piloten aber auch als normalen Menschen, dessen alltägliches Leben traditionsgemäß verläuft. In *...THIS IS YOUR CAPTAIN SPEAKING!* kehrt der Pilot etwa in sein Heim zurück, wo ihn seine Frau bereits mit seinem Lieblingsessen erwartet. Diese Inszenierung ist ähnlich paradox wie die der Helden innerhalb der nationalen Ikonografie (Tavel 1991, 1–12, 43–63). Auch wenn in erster Linie besondere Figuren gezeigt werden sollen, so sind diese dennoch meist von Attributen befreit, die sie von vornherein als Helden charakterisieren. So stellen etwa Bescheidenheit, Fleiß oder Opferbereitschaft diejenigen Werte dar, mit denen die Piloten einiger dieser Filme assoziiert werden. Abgesehen davon, dass diese Filme schon bei den Jüngsten die Leidenschaft für den Pilotenberuf wecken wollen, haben sie außerdem den Auftrag, die Schweiz als technologisch hoch entwickeltes Land zu zeigen, das seinen Platz im internationalen Reigen einnimmt. Denn dank seiner Flughäfen und seiner Fluggesellschaft ist die Schweiz nun mit den wichtigsten Zielorten der Welt verbunden.

Didaktische Aspekte

Über eine einfache Verbraucherwerbung hinaus, weist ein bedeutender Teil der Filme, die sich mit dem Flugwesen beschäftigen, auch didaktische Aspekte auf. Während sich einige Filme vornehmlich auf die Karrierestationen eines Piloten konzentrieren (*DER SCHÖNSTE TAG MEINES LEBENS* oder *AUSKUNFT IM COCKPIT*), versuchen doch viele von ihnen Informationen über Luftfahrt und Sicherheitsmaßnahmen für Passagiere zu vermitteln. Wie so oft, ziehen es Dokumentarfilme (oder Auftragsfilme) vor, kommerzielle Interessen durch informative Aspekte auszugleichen. *ZUR SONNE EMPOR* (1935, Charles Masset) beispielsweise informiert über die Flugstrecke eines Postflugzeugs, zeigt gleichzeitig aber Wintersportorte, an denen es auf dem Wege der Postzustellung vorbeifliegt. Die Einrichtung dieser Linie garantiert trotz Schnee selbst zu höher gelegenen Bergdörfern eine reibungslose Postzustellung. Die Inszenierung des Postflugzeugs über schneebedeckten Gipfeln verbindet und verstärkt sowohl informative als auch kommerzielle Aspekte.

Besonders auffallend sind solche informativen Elemente in *LES AILES EN SUISSE / DIE SCHWEIZ UND IHR LUFTVERKEHR* (1929–30, Charles-Georges Duvanel). Während der Film einerseits Werbezwecken dient, stützt er sich gleichermaßen auf die Vermittlung von Information und Wissen. Zwei Aspekte dienen dabei ganz besonders dem Argumentationsaufbau: die Sicherheit und ihre Abhängigkeit von Kommunikationsmitteln. Der Film zeigt (mithilfe einer Erzählhandlung), wie ein Flugzeug, trotz schlechter Wetterbedingungen und dank Radio-Peilung, während des Fluges vom Boden aus geleitet werden kann. Der TSF-Funk [*radio TSF*] ermöglicht die Verbindung zum Tower, so dass Flugzeuge bei schlechten Bedingungen auf ihrer Flugroute bleiben können. Elektrische Bodenbeleuchtungen gestatten es ihnen sogar bei minimaler Sichtweite zu landen. Dieser Film informiert Zuschauerinnen und Zuschauer und überzeugt sie, dass alles getan wird, um die Sicherheit der Passagiere zu garantieren. Indem die Notwendigkeit des Ausbaus von Flughäfen in der Schweiz immer wieder betont wird, bewegt sich dieses Werk entlang der Strecke der Postzustellung. Es zeigt, dass die Flugrouten mit Bahn- und Busverbindungen weitestgehend abgestimmt sind. Der Film informiert über die Konditionen des in Europa herrschenden Transportwesens, wobei der Anschluss des Schweizer Luftliniennetzes schnelle Verbindungen zu anderen europäischen Hauptstädten sichert und die Kooperation mit anderen Transportmitteln ermöglicht. *LES AILES... / DIE SCHWEIZ...* widmet sich der Geschichte eines jungen Paares, das im Flugzeug reist, und gleichzeitig klärt dieses Werk über die Schritte auf, die zu einem schnellen Besteigen der Maschine beitragen.

Tourismus und Kino

Die Behauptung, die Schweiz nehme eine privilegierte Position im Herzen Europas ein, findet sich in zahlreichen Filmen zur Tourismuswerbung. In *VILLES DE SUISSES / TOWNS OF SWITZERLAND* (1946–47, C.H. Pilet) etwa befördert eine Maschine der Marke Douglas abenteuerlustige Touristen, die unterwegs sind, das Land zu entdecken. Als Auftragsfilm der schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung [*Office central suisse du tourisme / OCST* bzw. Schweiz Tourismus, d. Ü.] schreibt sich *VILLES DE SUISSE* in die Reihe derjenigen Filme ein, die auf die Lust der Zuschauer abzielen, das Land auf eigene Faust zu entdecken. Bilder von einschlägigen Touristenorten und miteinander vernetzte Verkehrsmittel sind explizite Einladungen, das Land zu besichtigen, das solch eine Vielfalt an Sehenswürdigkeiten und prächtigen Landschaften aufweist. Für den Tourismus zu werben ist auch eine der Missionen von *LES AILES EN SUISSE / DIE*

SCHWEIZ UND IHR LUFTVERKEHR – einer der wenigen Streifen, der mit offizieller Förderung von einem Bundesrat unterstützt wurde. Der Film profitierte von der Schirmherrschaft Jean-Marie Musys, dem Bundespräsidenten im Jahre 1930. Dieser versicherte einige Jahre zuvor:

»Ich bin überzeugt, dass das Kino der industriellen oder touristischen Propaganda große Dienste erweisen kann. Für das Gaststättengewerbe, um nur einen Aspekt zu nennen, könnten in den großen Fremdenverkehrszentren gezeigte Filme, sofern sie sorgfältig hergestellt und mit Intelligenz präsentiert werden, von enormer Effizienz sein« (*Revue suisse du cinéma*, Nr. 26, 25.-31. décembre 1924, S. 8, »M. Musy nous parle du cinéma«, Jean Hennard).

Indem *LES AILES EN SUISSE* bezeugt, wie perfekt die Schweizer Fluglinien eingerichtet sind, geht er direkt auf die Anweisungen des staatlichen Beraters ein. Der Dokumentarfilm verspricht den Zuschauern, sollten sie sich für eine Fortbewegung auf dem Luftwege entscheiden, eine Reise ohne Zwischenfälle.

Luftfahrt und Nation

An das Engagement der Tourismusfilme anknüpfend, trug EUSERI SCHWIZ. EIN QUERSCHNITT DURCH DIE LEBENDIGE SCHWEIZ (Joseph Dahinden), realisiert anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung im Jahre 1939, ebenfalls dazu bei, das Gefühl der nationalen Zugehörigkeit zu festigen. Emblematisch beginnt er mit einer Einstellung auf die im Wind flatternde Fahne der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Dann der Titel: *Geschichtliches Vorspiel*. Es folgen aus einem Flugzeug aufgenommene Bilder schneebedeckter Berge, begleitet von feierlicher Musik. Das Drehen vom Flugzeug aus erlaubt es, neben anderen Annehmlichkeiten, Berggipfel zu umrunden und Gletscher zu überfliegen. Der Pilot als Zuschauer: Es handelt sich um einen Prolog, der das Dispositif der Filmvorführung aufgreift und in den filmischen Raum hinein verlängert. Viel zu kurz vor der Eröffnung der Landi [der Schweizerischen Landesausstellung, Anm. d. Ü.] fertig gestellt, um in europäischen Kinosälen Werbung für die nämliche Ausstellung machen zu können, konnte der Film nicht auf gewöhnlichen Distributionswegen seine Zuschauer erreichen. Seine Initiatoren haben versucht, die verlorene Zeit wieder aufzuholen, indem sie Flugblätter in den großen Städten abwarfen, auf denen die Ausstellung angekündigt wurde. Eine DC3 der Swissair bringt einen Vertreter der Züricher Obrigkeiten in die wichtigsten Städte, und dieser überbringt der jeweiligen Behörde seine offizielle Einladung. Der Film wurde oftmals unter der Schirmherrschaft der Botschaften

und in Anwesenheit bekannter Persönlichkeiten aus Politik, Journalismus und Gesellschaft den im Ausland weilenden Schweizern präsentiert.

Diese Art der Präsentation rief natürlich ein breites mediales Echo hervor, die Crew war ständig von Reportern begleitet. Auf diese Weise fand sich die Luftfahrt direkt in die vom Staat unterstützte, nationale Werbung integriert. So gesehen erstaunt es nicht mehr, dass die im Prolog des Films dargestellten Berge zum nationalen Symbol des Landes wurden.

In dem Bemühen, die Schweiz gegenüber der Bedrohung durch Invasoren zu einen, betonte man die überlegene Rolle der Luftfahrt. Der Schweizerische Armee-Film-Dienst produzierte 1942 den Kurzfilm *FLIEGER-GRENZVERLETZUNG*, der die Einheit des Landes in der Verteidigung seiner Neutralität auch in der Luft begründet: Schweizer Piloten schießen ein feindliches Flugzeug ab, um so die bedrohte Bevölkerung zu beschützen. Durch ihre Kriegstechnik und effiziente Organisation erreicht die Schweizer Luftfahrt dieses Resultat, obwohl sie nicht im Besitz der leistungsfähigsten Maschinen ist. Eine solche Verbindung von Luftfahrt und Militär findet sich auch in anderen Filmen wieder, wie z.B. in *AUSKUNFT IM COCKPIT*. Dort erteilt der Pilot einige Ratschläge und erklärt notwendige Schritte und Wege, die zum Beruf des Piloten führen. Einer der bevorzugten Wege verläuft dabei über die Armee, was dem Film Anlass gibt, Bilder von Übungen der Luftpatrouille in den Alpen zu zeigen. Das hier komplementär angelegte Verhältnis zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt bestätigt grosso modo eine Assoziation des Soldaten mit dem Bürger. Im Spielfilm *BIDER DER FLIEGER* indes sind die Kinder das Element, mit dem das Land und die militärische Luftfahrt verknüpft werden. Dieser Kunstgriff des Drehbuchautoren soll zeigen, dass diese Verbindung einen Beitrag zur Stiftung der symbolischen Einheit der Nation leistet, insofern sie Heldenkult, Begeisterung der Jugend und Fortschrittsglaube zusammenführt (Cosandey 2000, 7–9).

Die Luftfahrt wurde in verschiedenen Modi durchexerziert, auf informativer und werbestrategischer Ebene und vor allem in der Perspektive der Tourismuswerbung oder der Nationenbildung etabliert. Die Präsenz von Flugzeugen dient währenddessen dazu, die Fähigkeit zur Selbsterneuerung eines Landes zu zeigen, das mit Tradition und Bodenständigkeit in Verbindung gebracht wird. In diesem Kontext erstaunt die Fülle von aus dem Flugzeug aufgenommenen Bildern der Gipfel nicht mehr.

Die Alpen und das Kino

Die Alpen kommen in Luftverkehrsfilmern keineswegs nur dann vor, wenn ein waghalsiger Flugpionier sich in seinem prekären Gerät an die Überquerung der Berggipfel macht. Vielmehr gibt es – unabhängig von Anlass und Produktionsjahr – kaum einen solchen Film, in dem die Alpen nicht vorkommen. Die Filme stellen eine ganz eigene, dem Medium geschuldete Entdeckung der Alpen dar. Wie einem Zwischentitel zu entnehmen ist, begleitete Leutnant F. Brunner als Kameramann Oskar Bider bei den Dreharbeiten zu *DIE TRAVERSIERUNG DER ALPEN* (1919, Eos-Film), eine Rekonstruktion Biders gefeierter Expedition aus dem Jahre 1913. Aber mehr noch, als sich auf den Flug an sich zu konzentrieren, zieht es der Film vor, nach dem Überflug von Zürich bereits bekannte Berge wie die Rigi zu zeigen und im Vorbeifliegen auf touristische Einrichtungen (Hotel Rigi-Kulm) zu verweisen. Die Zwischentitel widmen sich besonders bekannten Bergen wie dem Titlis, dem Pilatus und dem Stockhorn. Walter Mittelholzer für seinen Teil filmte und fotografierte mehrmals Berge, deren Namen bereits an den Titeln der Filme abzulesen sind: *ALPENFLUG ÜBER DAS OBER-ENGADIN UND DIE BERNINA* (1919) und *IM FLUGZEUG VON BASEL ZUM MONT-BLANC* (1919), davor entstand *FLUG ÜBER DIE BERNER UND WALLISER ALPEN* (1920) oder später (Mittelholzers) *MATTERHORNFLUG* (1934) – alles Filme, die wir nicht sehen konnten, da die meisten von ihnen heute verschollen sind; nur *ÜBER DIE ALPEN MIT WALTER MITTELHOLZER. (FLUGSTRECKE ZÜRICH – BERNER ALPEN – MONT-BLANC – MATTERHORN UND ZURÜCK)* ist erhalten geblieben. Neben den im Untertitel genannten Bergen legt der Film Nachdruck auf die überflogenen Gletscher wie den Aletsch. *LES AILES EN SUISSE* von Charles-Georges Duvanel soll in seinem Schlussteil einen Überflug der Alpen zeigen. Dieser Teil fehlt jedoch in der aktuell vorliegenden Version. Es können kaum Zweifel daran bestehen, dass der Film *UN VOL SUR LES ALPES/ EIN ALPENFLUG*, den letzten, bislang verschollenen Teil darstellt. Mit *ÜBER DIE ALPEN MIT WALTER MITTELHOLZER* teilt dieser Film die Faszination für Gletscher: die Strukturen des Guggigletscherfeldes sind in aller Präzision zu bewundern. Im Unterschied zu Mittelholzers Film ist in *UN VOL SUR LES ALPES / EIN ALPENFLUG* oft noch ein zweites Flugzeug zu sehen, das zeigt, welche heroische Leistung das Überfliegen der Jungfrau damals darstellte. Mit einem ähnlichen Konzept folgt *ZUR SONNE EMPOR / NEIGE ET SOLEIL* (1935, Ch. Masset) einem kleinen Postflugzeug auf dessen Weg über Dübendorf nach Sankt Moritz, Davos und Arosa. Der leidenschaftliche Kommentar lädt die Zuschauer ein, seine Emotionen zu teilen. Während Bilder von verschneiten Gipfeln zu sehen sind, spricht er mit Emphase: »Und nun ganz nah die Alpen. Diese schneebedeckten Felswände, diese Abgründe, der Säntis, 2500 Meter hoch. Indem wir ihn fast

berühren, erleben wir den Höhenrausch, vielleicht ein noch wunderbareres, großartigeres Gefühl als das der Bergsteiger. Wenn wir die Alpen auf diese Weise sehen, zeigen sie uns ihren heroischen Charakter«. Nach einer Landung auf dem vereisten Feld vor Sankt Moritz wird die Post mit Hilfe einer Maschine automatisch und mit großer Schnelligkeit sortiert und frankiert. ZUR SONNE EMPOR präsentiert charakteristische Elemente, die auch in anderen Flugfilmen vorkommen und zeigt so seine Kenntnis dieser Elemente, aber er stellt sie in einer neuen Perspektive zusammen. Die erwähnten Berge gehören zu den bekanntesten, ebenso wie die beim Überfliegen auftauchenden Bergstationen. Dieses Phänomen findet sich ebenfalls in Filmen über Städte wie Zürich und ihren See oder über BERN, DIE MALERISCHE BUNDESSTADT DER SCHWEIZ (1931, Emelka-Kulturfilm), die es sich zur Aufgabe machen, die berühmtesten Sehenswürdigkeiten zu zeigen. Der besondere Charakter einer solchen Perspektive wird in einigen Kommentaren deutlich. So schreibt der Journalist Ernest Naef:

»Was gibt es wundervolleres als die Giganten der Alpen in 5.000 Metern Höhe zu überfliegen – den Mont-Blanc, den Mont-Rose, den Cervin – und dabei einen Film zu ›drehen‹, der Tausenden von begeisterten Zuschauern gezeigt wird? Ist dies nicht die beste Werbung, die man für unser Land machen kann?« (*Revue suisse du cinéma*, Nr. 26, 20. August 1921, »L'aviation et le cinéma«).

Sieht man darin nur ein wiederholt auftretendes werbestrategisches Argument, konzentriert man sich lediglich auf die Anziehungskraft, die auf Zuschauer wirkt, wenn sie Bilder ihres Landes und seiner Besonderheiten sehen. Viel erstaunlicher ist jedoch die Wiederkehr der Kommentare, die über die Außerordentlichkeit der Aufnahmetechnik dieser Alpenüberflüge befinden. Einer der Gründe dieses Erfolgs ist sicher den erschütternden Wirkungen des artifiziellen Blicks zuzuschreiben, die besonders von dessen enormer Bewegung und Höhe ausgehen, und der seit Nadar eine ungewohnte Art der Dokumentation hervorbringt (Schivelbusch 1997; Frizot 1994). Diese Neuartigkeit des Blicks ist sicher auch Teil der Anziehungskraft, die von den Filmen der Zwischenkriegszeit ausging. Die Annäherung von Bergen und Kino ist freilich entscheidend, da diese von einer idealen Gleichung zeugt. Dieses Phänomen beschreibt der Schriftsteller C.F. Ramuz in seinem Essay »Die Schönheit der Berge« von 1930. Er unterstreicht darin seine Gleichgültigkeit, die er diesem Landschaftstyp gegenüber empfunden hatte, solange er diesen von Menschen entleert und unberührt von Kultur vorfand. Doch er erklärt, seine Meinung geändert zu haben, als er diese Landschaft dank Fotografie und Film in einer neuen Perspektive entdecken konnte. Er schreibt: »Man wollte nur den plastischen Reichtum der Berge betonen, der jedoch dank Fotografie und Kino überhaupt erst in Erscheinung treten kann«. In den Augen des Schriftstellers erschüttern Fotografie und

Kino die Wahrnehmung der Welt, in einer Art der Erneuerung eines ikonografischen Motivs, das zu einer Klischeevorstellung bar jeglichen Reizes geworden ist. In seinen Eindrücken als ein durch die Schweiz Reisender unterstreicht Ramuz die Vielfalt der Landschaften und Kulturen, die an ihm vorbeiziehen. Sie erlauben ihm, in kürzester Zeit verschiedenste Realitäten und vielfältige »Zivilisationsformen, oder zumindest deren Fragmente« zu sehen. Der Begriff, der seine Fortbewegung charakterisiert, ist der der Levitation: »Nichts ist aufreger, glaube ich, als diese schnellen *Aufstiege* mit Hilfe von Maschinen in unserem Lande, das selbst hoch ist (das ist das, was daran am schönsten ist)« (...). [sic, d. Ü.] Er spricht dabei seinen Reisegefährten an, imaginärer Gesprächspartner und idealer Adressat zugleich, gewissermaßen ein Doppelgänger des Lesers, und sucht ihn von der Plastizität der Berge zu überzeugen. Ihr essentieller Charakter liegt für Ramuz in der Möglichkeit, Gleichzeitigkeiten im Raum und in der Zeit herzustellen, indem sie ungleiche oder gegensätzliche Elemente zu einem Ganzen vereinen. Das Kino ist das Mittel par excellence, diese Gleichzeitigkeit herzustellen und zu reproduzieren. Letztlich entbehren die Literatur oder die Malerei, so Ramuz, einer diesem Zweck angemessenen Technik. Das Kino allein erscheint ihm fähig, eine solche Mission zu erfüllen:

»Das Kino, diese neue Kunst, denke ich, diese noch hoch empfängliche Kunst, für die diese Schönheit wie gemacht ist. Ich sage, dass diese Schönheit für das Kino gemacht ist, weil es die einzige Kunst ist, die sie dank ihrer Technik vollkommen auszudrücken vermag.«

Indem er erklärt, alles daran zu lieben, von den Tälern bis zu den Gipfeln, die Felsen ebenso wie die Wiesen, beteuert Ramuz schließlich:

»Ich liebe es, einen See tausend Meter unter mir zu sehen, blau und rund wie ein kleines Auge. Ich liebe es auch, hinaufzusteigen, mich zu erheben (ohne metaphorisch zu sein), mich materiell zu erheben.«

Ohne es genauer zu entwickeln führt Ramuz ein letztes Argument über die Überlieferung und Vermittlung von Schönheit an, die er zweifelsohne auch auf das Kino bezieht: »(...) weil es dort, wo man sie nicht kommuniziert und sie nicht zirkuliert keine Schönheit gibt«. Dieses ständige Bemühen der Metapher des Aufstiegs erklärt letztlich die Häufigkeit der Bilder von überflogenen Gipfeln. Wenn das Kino am meisten die Fähigkeit besitzt, Vertikalität herzustellen, so behauptet Ramuz, ist es an ihm, sich dem Gefährt hinzugesellen, das am besten fähig ist, sich zu erheben: dem Flugzeug also, das Cineasten gewählt haben, um ihre Kamera in verschiedenen Blickwinkeln auf die alpinen Gipfel zu richten. So stellen sie eine neue Perspektive her, die ein per definitionem unbewegliches Objekt, den Berg, dynamisiert. Dieses Zusammentref-

fen der fliegenden Maschine mit dem Aufnahmegerät, der Kamera, etabliert einen noch ungebundenen, von Bedeutung freien Blick. Mit Ramuz gewissermaßen den Enthusiasmus für diesen »neuen« Blick teilend, ziehen es die Cineasten vor, ihre Kamera auf die bekanntesten Gipfel zu richten. Sie scheuen sich nicht, den Zuschauern Informationen innerhalb bestimmter Schemata zu vermitteln (wie beispielsweise die in ZUR SONNE EMPOR gezeigte Flugroute erklärt wird). Die Zuschauer werden so in eine Position versetzt, die ihnen ermöglicht, die gezeigten Elemente in ihrer Unmittelbarkeit zu erfassen. Dieser »neue« Blick beruht in der Tat auf der potentiellen und direkten Identifizierbarkeit der Dinge auf der Leinwand. Genauso wie die Filme über Schweizer Städte ihre Sehenswürdigkeiten leicht wieder erkennbar präsentieren (der Bundespalast in Bern, die Frauenkirche oder das Grossmünster in Zürich), wenden sich die Bergfilme berühmten Gipfeln und Bergstationen der alpinen Landschaft zu. Sie erscheinen auf diese Weise wie ein Kompromiss zwischen »neuer« Perspektive und einem Katalog altbekannter Orte, und werden so zu einem Instrument der Werbung und pädagogischen »Maßnahmen gleichermaßen«.

(Übersetzung: Miriam Grossmann)

Literatur

Bronfow, Kevin (1979) *The West, the War and the Wilderness*. New York: A. Knopf.

Cosandey, Roland (2000) Fliegen, filmen, träumen: ein Patchwork. In: *Basler Magazin*, 41, 21. Oktober 2000, S. 7–9. Auf französisch bei: www.images.ch/aviation.pdf

Deeken, Annette (2004) *Reisefilme. Ästhetik und Geschichte*. Remscheid: Gardez! Verlag.

Dumont, Hervé (1987) *Geschichte des Schweizer Films: Spielfilme 1896–1965*. Lausanne: Schweizer Filmarchiv.

Frizot, Michel (1994 [erste Auflage]) *Les nouveaux points de vue*. In: *Nouvelle histoire de la photographie*. Paris: Larousse, 2001, S. 387–397.

Ramuz, Charles Ferdinand (1930) *La beauté des montagnes*. In: *Aujourd'hui*, 41, 11. September 1930, S. 1–2. [auch in: *Œuvres complètes*. Bd.III. Hg. v. Gustave Roud und Daniel Simond. 1973. Lausanne: Rencontre. S. 1283–1292

Schievelbusch, Wolfgang (1977) *Geschichte der Eisenbahnreise*. München: Carl Hanser.

Tavel, Hans von (1991) *L'iconographie nationale / Nationale Bildthemen*. Disentis: Pro Helvetia & Desertina (Ars helvetica X).

BEWEGUNGSEXZESSE / RAUMTRANSFORMATIONEN. FLUGBILDER UND DIE MOBILITÄTSKONSTELLATION DER TOUR DE FRANCE

»Experienced cycling spectators know that the surest way to tell if Lance Armstrong and the rest of the racers in the Tour de France are finally coming is to look in the air, not down the road. In all but the worst weather, the Tour riders don't go anywhere without a fleet of television helicopters buzzing overhead« (New York Times, 10.7.2003).

Was wir vom modernen Radsport wissen, das wissen wir von Flugbildern. Bei einer Bergetappe der Tour de France 2004 (22. Juli, 17. Etappe von Bourg-d'Oisans nach Le Grand Bornand) waren von den 507 Einstellungen, die im Laufe von dreieinhalb Stunden gezeigt wurden, immerhin 138 vom Helikopter aus aufgenommen – mehr als ein Viertel also. Die Luftaufnahmen von einem in seiner Gestalt fortlaufend mutierenden Fahrerfeld, das sich in unterschiedlichste Landschaften schmiegt, tragen entscheidend zur visuellen Spezifik der Sportart bei; zugleich verleihen diese Bilder, indem sie sowohl beeindruckende ›Natur‹ zeigen, als auch ansonsten nicht zugängliche Aspekte des sportlichen Ereignisses sichtbar machen, zur kulturellen Plausibilität von Flugbildern bei. Deshalb gilt vielleicht auch: Wenn wir etwas über Flugbilder wissen wollen, lohnt es sich, beim Fernsehradsport nachzuschlagen. In kaum einem anderen (massen-)medialen Format werden Flugbilder in einer ähnlichen Häufigkeit und einer vergleichbaren Vielfältigkeit eingesetzt.

So wie allerdings die Erlebnis- und Wahrnehmungsformen des Radsports durch die Eigenart der Bilder aus dem Hubschrauber strukturiert werden, so ist auch die Ästhetik der Flugbilder bei der Tour de France grundlegend durch Form und Struktur des übertragenen Ereignisses – dessen räumliche, zeitliche und semantische Aspekte – geprägt. Wenn also im Folgenden danach gefragt werden soll, was Flugbilder sichtbar und sagbar machen, was sie zur Wahrnehmung von Raum, Zeit und Ereignissen beitragen, dann wird dies von vornherein aus der Perspektive ihrer spezifischen Verflochtenheit in heterogene mediale Konstellationen (Funk und Fernsehen), technische Bewegungsmodi (Motorrad und Eisenbahn) sowie narrative und deskriptive Prozesse (Beschreibung der Landschaft und Erläuterung der Rennsituation) zu beantworten sein. Die Topographien und die Bewegungsformen des Radrennens spielen für die Ästhetik der

Flugbilder ebenso eine Rolle, wie die etablierten Mythen und journalistischen Berichterstattungsformen.

Zwar tragen die Flugbilder in den Fernsehübertragungen vom Radsport immer auch zur größeren Transparenz, zur besseren Sichtbarkeit und Verständlichkeit der »rein sportlichen« Geschehnisse bei; insofern aber (bei der Tour de France vielleicht noch mehr als bei anderen Sportereignissen) der Sport »selbst« überhaupt nur verflochten mit umfassenderen medialen, politischen, kulturellen und ökonomischen Prozessen existiert, erhalten auch die Flugbilder ihre Funktionen in einem Spannungsfeld von (relativ verbindlich codierten) sportlichen und (semantisch flexibleren) nicht-sportlichen Wahrnehmungen, Wissens- und Erlebnisformen. Deshalb möchte ich im Folgenden zwar einleitend einige Konsequenzen der Flugbilder für die Wahrnehmung der sportlichen Vorgänge darstellen. Gerade dabei wird aber deutlich, dass eine auffallend multimedial und multimodale Konstellation die (technische wie ästhetische) Möglichkeitsbedingung für die Flugbilder der Tour de France darstellt. Nachdem einige Aspekte dieser Mobilitätskonstellation erläutert werden, soll abschließend die These ausformuliert werden, dass die Luftaufnahmen bei der Tour de France zu einer fortlaufenden Umschreibung des Raums beitragen, die den Fernsehadsport kennzeichnet und deutlich von anderen Formen des Fernsehsports unterscheidet.

Der Blick von oben auf den Sport

Die außergewöhnliche Präsenz von Luftbildern lässt sich zunächst aus der Struktur der Sportart erklären, die kein umgrenztes Spielfeld hat, sondern einen gewissermaßen natürlichen Raum und zugleich eine kulturelle Landschaft durchquert. Demzufolge sind die Bilder aus Hubschraubern schlicht notwendig, um überhaupt eine kontinuierliche Sichtbarkeit des Radsports zu gewährleisten. Im Wechsel mit Aufnahmen von den das Feld begleitenden Motorradkameras wird ein Wechsel zwischen Totale und Nahansicht und somit zwischen Gesamtsituation und Taktiken oder Befindlichkeiten einzelner Fahrer möglich. Zugleich sind die Hubschrauberbilder ein eindringliches Beispiel dafür, dass jede Mediatisierung das Gesicht einer Sportart entscheidend verändert und diese somit eben keineswegs bloß »überträgt«. Die Luftbilder verändern die Raum- und Zeitkoordinaten sowie die Wahrnehmung von Bewegung und die Definition von Ereignissen.

Die Berichterstattung von der Tour der France ist auch heute noch dadurch geprägt, dass sie über viele Jahre hinweg für niemanden komplett mit allen ih-

ren Teilereignissen nachvollziehbar war. Die Journalisten der Presse (und seit 1929 des Radios) begleiteten die Etappen seit der ersten Austragung 1903 zwar zum Teil mit Autos oder Motorrädern, ihre Darstellung ergab sich aber in weiten Teilen aus den Erzählungen der Fahrer, die sie im Ziel interviewten. Die dramatisierende und mythisierende Struktur der Berichterstattung, die für die Tour de France kennzeichnend ist, rührt somit vom Ausmalen und Erfinden medial schlicht nicht zugänglicher Teilereignisse. Interessanterweise hat daran auch die Allsichtbarkeit, die spätestens seit den 1960er Jahren gewährleistet ist, nichts Grundlegendes geändert. Dies auch deshalb, weil die forcierte Sichtbarmachung mit neuen Unsichtbarkeiten verbunden ist: Aus der Hubschrauberperspektive lassen sich zum Teil die Fahrer nur schemenhaft erkennen und sich anhand ihrer Trikots nur notdürftig den verschiedenen Teams zuordnen; immer wieder verdecken Bäume die Sicht aus der Luft; außerdem verhindert häufig das Wetter (Nebel, starker Wind aber auch der Wechsel von Licht und Schatten) die Sichtbarkeit von oben, die dann diskursiv kompensiert wird.

»Helicopter pictures increased the race's visibility, which remained nonetheless limited, since the pictures suffered a loss in quality. The pictures were far away, lacking clarity and unstable, which tended to recreate a new imaginary dimension. The race was more suggested than shown: when the riders passed in front of the cameras near the finishing line, the spectators present would get in the way of the shots. Commentary became essential to viewers' making sense of the broadcast, especially to interpreting poor images with low informational power« (Wille 2003, 137).

Trotzdem hat sich mit Einführung der Flugbilder die Sichtbarkeit des Rennens verändert; neue Teilereignisse und Diskursgegenstände wurden in das Repertoire des Fernsehspiels Radsport aufgenommen.◀2 Zum Teil werden die Luftaufnahmen so eingesetzt, dass sie die Abbildfunktion des Fernsehens stützen sollen; so etwa wenn im Gebirge die nur vom Hubschrauber zu erfassende frontale Sicht auf den Anstieg die Steilheit der Straße zur Geltung bringen soll, die (wie die Kommentatoren immer wieder beklagen) von den Motorradkameras, die sich mit den Radfahrern die Straße teilen, nicht sichtbar wird.

Die Aufsicht auf das fahrende Feld funktioniert demgegenüber sehr viel stärker als eine gleichermaßen ästhetisierende wie wissensproduzierende Abstraktion, die typisch für den wissenschaftlichen oder militärischen Einsatz von Luftaufnahmen ist (vgl. Asendorf 1997, 34-38); sie ermöglicht die Wahrnehmung des Feldes als eine spezifisch geformte und somit ›lesbare‹ Einheit. Wenn der Radprofi Rolf Aldag als Co-Kommentator der Tour de France 2005 darauf hinweist (ZDF 9.7.2005), dass die Luftbilder gut sind, um die Geschwindigkeit der Fahrer einzuschätzen, dann eben nicht, weil in der Aufsicht die Ge-

schwindigkeit selbst – die Dynamik der Bewegung – sichtbar würde, sondern weil die Formation ein Zeichen für die Geschwindigkeit ist: fährt das Feld als ein Block mit 5 oder 6 Fahrern nebeneinander, dann wird eher ›gebummelt‹; je stärker sich das Feld dagegen in die Länge zieht, umso höher ist das gefahrene Tempo, weil die Fahrer nun den Windschatten suchen. Eine besondere und für die Rennentscheidung operationale Bedeutung hat die Luftaufnahme darüber hinaus beim Zielsprint; zum Teil kann hier nur durch die Aufsicht beurteilt werden, ob ein Sprint regelgerecht ausgetragen wurde und nicht etwa ein Fahrer andere durch übermäßiges Wechseln der Straßenseite behindert hat (vgl. Stauff 2005).

Zunächst also zielt die Luftaufnahme auf einen optimierten Überblick über das sportliche Geschehen, wobei sie dies teils durch Abstraktion (Konstitution ›lesbarer‹ Formen durch Draufsicht), teils durch unmittelbare Wahrnehmung (der ›Steilheit‹, aber auch der räumlichen und zeitlichen Abstände zwischen Fahrern) erreicht. In beiden Fällen allerdings funktionieren die Flugbilder (wie viele andere medientechnische Produktionsapparate des Radsports) keineswegs im Modus der Transparenz; vielmehr werden sie fortlaufend als aufwändige Medientechnik in Erinnerung gerufen und ausgedeutet. Dies zum einen, weil das Fernsehen am Mythos Tour de France in der Art partizipiert, dass es seinem eigenen Einsatz (den Journalisten genauso wie den Technologien) den heldenhaften Status des Rennens und seiner Fahrer verleiht. Zum anderen findet die Kommentierung und Reflexion der Medientechnik aber auch statt, weil sie nur dadurch ihre epistemologischen Funktionen erfüllen kann; die Bilder sind eben nur evident oder lesbar, insofern sie Teil spezifischer diskursiver Praktiken sind, die den Luftaufnahmen je spezifische Funktionen (und somit auch unterschiedliche Formen von Aufmerksamkeit) verleihen.

Der Blick von oben auf die Landschaft

In den Bildern aus der Luft wird immer mehr und anderes als diese im engeren Sinne sportlich relevanten Sachverhalte sichtbar. Mit Aufschriften auf den Straßen oder mit überdimensionierten Darstellungen von Fahrrädern oder der Führungstrikot der Tour de France auf den umliegenden Feldern gestalten die Zuschauer am Straßenrand das Umfeld der Strecke für den Blick von oben und erhalten dafür regelmäßig Aufmerksamkeit durch die Helikopterkameras. Schon weil durch die Flugbilder die Totalität des Ereignisses gezeigt werden soll und von dem Fahrerfeld auf die lange Schlange der Begleitfahrzeuge und schließlich auch auf die Zuschauer geschwenkt wird, geraten die

Grenzen des sportlichen Zusammenhangs in den Luftaufnahmen ins Wanken. Ganz systematisch werden dabei Landschaften und Städte in die Visualität des Radsports einbezogen; diese sind allerdings – wie die Geografie Frankreichs – immer schon ein konstitutiver Bestandteil der Tour de France, von dem ein ›eigentlicher‹ Sport oder eine ›rein‹ sportliche Logik (im Sinne der quantitativen Vermessung der Abstände zwischen den Fahrern sowie ihren Taktiken etc.) kaum abgetrennt werden können. Der Sport, dem ein abgesonderter Raum – wie etwa ein Stadion oder eine spezielle Rennstrecke – fehlt, erhält seine Distinktheit als Sport (gegenüber Alltagsleben) nicht durch klare Abgrenzung, sondern durch Bezugnahme auf und modifizierende Einbindung von ›natürlichem‹ und ›kulturellem‹ Raum.

Zum einen gilt die Tour de France seit jeher weniger als Auseinandersetzung zwischen konkurrierenden Fahrern, denn als Kampf gegen die Widrigkeiten der Natur / Geographie: Der Hitze und Kälte, den kaum bezwingbaren Aufstiegen und lebensgefährlichen Abfahrten. Zum anderen (und damit verbunden) ist die Tour de France immer auch die Durchmessung und somit zugleich Konstitution eines symbolischen Territoriums: zu allererst natürlich des Territoriums von Frankreich als Nation und Republik; aber auch (und zunehmend mehr) des Territoriums europäischer Geschichte und – nicht zuletzt – eines Territoriums, das durch die Tour de France selbst mit bedeutsamen Orten, Ereignissen und Zeiten angefüllt ist.

Während die Luftbilder von Fußballstadien – in denen nicht selten ein inneres Oval durch die besondere Beleuchtung und die es umrandenden Zuschauerränge (bzw. immer häufiger imposanten Dachkonstruktionen) von der weiteren Landschaft abgetrennt ist – die Einhegung eines spezifischen Raums für das Ritual / das Spiel des Sports vor Augen führen, sind die Luftbilder der Tour de France sehr viel eher transformativ: Sie verleihen dem Sport den Charakter der umgebenden Landschaft; geben damit aber der Landschaft zugleich die ereignishaften, heroischen und rituellen Semantiken des Sports, der sie keineswegs nur durchquert, sondern sich durch sie konstituiert.

»Die Tour spielt mit der Geographie, mit Regionen und Grenzen. Sie inszeniert den Raum der Nation in Kulissen, die das Land selbst liefert. [...] Die Streckenführung vermittelt Begegnungen, Erinnerungen, sie ist Heimatkunde auf Rädern. [...] Das Rennen formt gleichermaßen das Bild der Heimat wie das einer Wettkampfstrecke, es lehnt sich an die Vergangenheit eines Milieus an und besitzt zugleich seine eigene Vergangenheit« (Vigarello 2005, 452).

Diese Verbindung von Sport und Territorium war Konzept der Begründer der Tour de France und wurde von der Medienberichterstattung immer schon affirmativ nachvollzogen. Der langjährige Leiter der Tour der France, Jean-Marie

Leblanc, schildert ein vorbereitendes Gespräch mit dem Verantwortlichen des übertragenden französischen Senders:

»[he] reminded us of thinking on how the Tour should be shown on television by saying that he aims to show not only the Tour de France but also the Tour of France as a country. In other words, he includes the landscapes and elements which I might call social, sociological and human rather than simply showing a breakaway, a race leader or the peloton – he widens his field of vision to things that he has seen and researched around the route« (Jean-Marie Leblanc zit.n. Marchetti 2003, 44).

Die Flugbilder stützen diese Verbindung, indem sie das Verhältnis von Sport und Geografie / Territorium / Kultur sehr flexibel justieren. Dies betrifft nicht nur die Einstellungsgröße, die die Aufmerksamkeit ebenso auf das Fahrerfeld, dessen Form und die Abstände konzentrieren kann wie auf die synthetische (und zugleich naturalisierende) Einbindung des Sports in die Umgebung. Es betrifft genauso die Kamerabewegungen, die vom Feld weg zu kulturellen Sehenswürdigkeiten und Landschaftspanoramen führen. Die zeitliche Struktur des Radsports, in der über lange Dauer keine eindeutig identifizierbaren, sportlich codierten Ereignisse stattfinden (bzw. nur die kontinuierliche und häufig minimale Veränderung der Abstände zwischen Fluchtgruppen und Verfolgerfeld Entscheidungsrelevanz besitzt) trägt entscheidend dazu bei, dass diese Exkurse ins Umfeld nahtlos in die epische Struktur des Geschehens eingefügt werden. Wobei das Helikopterbild mehr als andere Kameratechniken einen gleitenden Übergang von dominant sportstrukturierten zu landschaftsdominierten Wahrnehmungsformen erlaubt. Spätestens seit 1992 die Wescam-Technologie – eine gyroskopisch stabilisierte Helikopter-Kamera mit 360°-Sichtfeld – bei der Tour de France eingesetzt wurde, ist das Gleiten zwischen Sport und Landschaft technisch institutionalisiert:

»This [Wescam] allows a TV camera suspended from a helicopter to be controlled from the cockpit with constant stability and very high focal lengths, giving the advantage of filming the race from above, and also and above all of ›showing France‹, thereby participating in the promotion of the sites the races passes through. The pictures produced today by helicopter contribute to the positioning of France Télévision as a general audience channel with a special interest in the regions« (Wille 2003, 141).

Es sind vor allem die Flugbilder, die den Raum und die Zeit für kulturelle Exkurse schaffen. Diese führen dabei nicht wirklich weg von den Wahrnehmungsformen des Radsports, mit ihren eigentümlichen Vervielfältigungen von Raum- und Bewegungsdarstellungen, sondern bilden eher so etwas wie den konstituierenden Rand. In den Luftaufnahmen werden regionale Spezifi-

ka und historische Ereignisse aufgerufen, die den Sport anreichern und seine Verhaltensweisen strukturieren; sei es durch Vergleiche zu vergangenen Ereignissen der Tour de France selbst, die so als Folie der Aktualität reproduziert werden, sei es aufgrund metaphorischer Konnexen zu historischen Schlachten, Kämpfen und kulturellen Praktiken (Vigarello 2005, 460-464) oder sei es durch bloße Negation: Die Fahrer, so der nahezu ritualisierte Kommentar zu Flugbildern, haben natürlich keinen Sinn für diese Landschaft; sie würden sich gerne in diesem kühlen Gebirgsbach erfrischen, hier ein Gläschen Wein trinken oder von dem regionalen Käse naschen – sie können es sich aber leider nicht erlauben...

Flugbilder sind für die Fernsehberichterstattung von der Tour de France also nicht nur von Bedeutung, weil erst mit ihnen die eigenartige zeitliche und räumliche Struktur des sportlichen Ereignisses – das sich über mehrere hunderte Kilometer durch »natürliche« Topographie bewegt – sichtbar wird. Sie sind nicht weniger von Bedeutung, weil sie die zeitliche und räumliche Struktur der kulturellen Einbettung, ohne die es das sportliche Ereignis, seine Herausforderungen und Leistungen nicht gäbe, sichtbar machen. Somit tragen die Flugbilder erheblich zu dem konstitutiven mythischen Dreieck der Tour de France bei, das sich aus den Eckpunkten Sport, Landschaft / Natur, Medien bildet. Die Flugbilder plausibilisieren einen Bewertungsprozess, in dem die Fahrer und ihre Leistungen durch Ästhetisierung, durch die Kulisse der Landschaft, die sichtbaren topographischen Schwierigkeiten ebenso aufgewertet werden wie die Organisation des Ereignisses und die Leistung des Fernsehens selbst: »the greatest exploit was achieved not by the sportsmen but by television, as the commentator sought to give standing to the pictures shown« (Wille 2003, 137).

Die Luftaufnahmen stellen dabei einerseits eine spezifische visuelle Leistung zur Verfügung, die die Sichtbarkeit des Radsports (und somit auch seine Semantik, seine Wissensformen etc.) verändert; andererseits lässt sich diese spezifische Leistung der Luftaufnahmen nur erfassen, wenn man die Flugbilder einbindet in die vielfältig sich überlagernden Mobilitäts- und Medialitätsformen der Tour de France, die im Zusammenspiel den Raum des sportlichen Ereignisses konstituieren.

Multimobilität und Multimedialität der Tour de France

Die Fernsbilder vom Radsport sind durch einen Bewegungsexzess gekennzeichnet, in dem sich zahlreiche Mobilitätsformen überlagern. Nicht nur der zentrale Gegenstand des Bildes, das Feld der Fahrer, ist in ständiger (und ständig sich verändernder) Bewegung; die aufnehmenden Kameras produzieren – bis auf wenige fest installierte Kameras am Ziel der Etappen – ihre Bilder von motorisierten Vehikeln (Motorrädern und Helikoptern) aus; zusätzlich wird mit den Kameras aufgrund dieser doppelten Bewegung von Gegenstand und Standpunkt der Bildproduktion ununterbrochen geschwenkt und gezoomt.

Schon logistisch und medientechnisch vervielfältigen sich die Mobilitätsformen und treten in ein Verhältnis wechselseitiger Abhängigkeit. Bei jeder Tour de France wird mittlerweile, wie die New York Times es formulierte, ein sorgfältig choreographiertes Luftballett aufgeführt: Acht Helikopter und zwei Flugzeuge sind in der Nähe des Fahrerfeldes in der Luft; vier Helikopter sind dabei nur für VIP-Gäste der Tour, zwei sind mit »Wescams« (s.o.) zur Aufnahme von Live-Bildern bestückt, zwei Helikopter sind – ebenso wie die höher fliegenden Flugzeuge – zur ständigen Sicherstellung der Funkstrecke der Live-Bilder notwendig. Auch die Bilder von fünf Kameraleuten auf Motorrädern und der Ton von zwei Journalisten, die von Motorrädern aus die Rennfahrer und ihre sportlichen Leiter befragen, werden über dieses Luftballett zur Sendestation übermittelt.

Die Tour de France kann somit als eine Mobilitätsinszenierung betrachtet werden, in der der Sport selbst, die ihn begleitenden (sowohl den Sport organisierenden wie über ihn berichtenden) Vehikel und die medialisierte Bewegung (von Kameras etc.) sich untrennbar und differenziell auf einander beziehen. Im Folgenden möchte ich deshalb einige Aspekte dieser multimobilen und multimedialen Konstellation im Sinne einer Möglichkeitsbedingung für die spezifische Prägnanz der Flugbilder erläutern.

Von ihren Anfängen konstituiert die Tour de France ein ebenso multimobiles wie multimediales Regime, in dem unterschiedliche Bewegungsformen miteinander vermischt und wieder voneinander abgegrenzt werden. Zwar hieß die Zeitschrift, die von 1903 – der ersten Austragung – bis 1940 Veranstalter der Tour de France war, bei ihrer Gründung 1900 noch *L'Auto-Vélo*; schon 1902 musste sie sich in Folge eines Rechtsstreits mit dem Konkurrenzblatt *Le Vélo* aber auf das motorisierte Vehikel beschränken. Wenn somit ausgerechnet eine Zeitschrift namens *L'Auto* ihre Auflage durch die Organisation eines Radrennens steigern wollte (und dies sehr erfolgreich tun konnte), so ist dies keineswegs paradox, sondern ein erster Hinweis auf die gleichermaßen komplexen

täre wie konkurrente Konstellation der Vehikel, die die Austragung der Tour de France zeittypisch strukturierte: Während die Fahrer die z.T. über 400 km langen Etappen auf den Rädern zurücklegten, wurden sie von Journalisten in Autos begleitet; der Renndirektor, Zeitnehmer und Chefreporter in Personalunion (Géo Lefèvre) fuhr, wie auch die Wettkampfrichter, mit der Eisenbahn vom Start zum Ziel und musste dabei gelegentlich feststellen, dass die Radfahrer schneller waren – was natürlich die Berichterstattung nur umso spektakulärer machte (Woodland 2003, 46).

Auto und Fahrrad – Synthesen und Grenzziehungen

Die motorisierten Vehikel sind logistisch notwendig für die Tour de France und prägen damit von vornherein das Bewegungsbild, das mit ihr geschaffen wird; 1903 telegrafierte ein Journalist folgende Meldung von der Strecke:

»4:12 morgens, Vor dem Café de la Seine in Melun warten hunderte von Menschen gespannt auf das Kommen der Tourfahrer. In der Ferne werden die schwachen Lichter eines Automobils sichtbar. Das müssten die Begleitfahrzeuge sein. Tatsächlich, wenige Minuten später huscht das geschlossene Feld der Fahrer vorbei. In der Dunkelheit ist niemand zu erkennen [...]« (zit.n. Krämer 1998, 12).

Die Autos, die dabei sind, damit – vermittelt über Journalisten – das Rennen für Zeitungsleser sichtbar werden kann, sind für Zuschauer, die nachts am Straßenrand stehen, sehr viel sichtbarer als die Fahrer selbst. Wie ein früher Tour de France-Roman verdeutlicht, ermöglichen die Autos darüber hinaus mit ihren Scheinwerfern zum Teil die Sichtbarkeit der Fahrer für die Zuschauer am Rand der Strecke und gehen dabei zugleich in die Konstellation der beteiligten Aktanten ein, indem sie mit ihrer spezifischen Mobilität zu einer Vervielfältigung der Bewegungsformen des Ereignisses beitragen, die durch Vergleich mit phantastischen Figuren nochmals gesteigert wird.

»Die Räder rollten! Im Lichterwirbel sah man vorgereckte Köpfe, ein Meer von Schultern und das Gewoge tretender Beine. [...] Es war als hätte das Startsignal ein Feenmärchen eingeleitet. Die mit riesigen Flammenaugen glotzenden Autos schienen sich zu brüllenden Sagenungetümen zu verwandeln, die der wild dahinfliegenden Rädermeute nachjagten. Weiße Insekten, die mit hellen Trikots und nackten Beinen dahinsausenden Rennfahrer, deren Maschinen unsichtbar waren, kreuzten die grellen Lichtkegel der Scheinwerfer. Alle Bäume wurden zu flachen Silhouetten und nahmen das Aussehen von Opernkulissen an. [...] Das Ganze, Rennfahrer und Begleiter, klebt zusammen und bewegte sich wie eine gigantische, aufgeschreckte Riesenschlange, deren feu-

riger Kopf bereits im Wald verschwand, während ihr Ringelleib noch durch den Staub der Dörfer schnellte. Und diese Schlange rollte und kletterte und sauste bergab, dehnte sich und brüllte aus hundert metallenen Mündern, weckte Schläfer und provozierte beim Vorbeisausen stauende Rufe und jauchzenden Beifall aus der Stille der Nacht« (Reuze 1998[1925], 24f.).

Dies ist mehr als nur ein Zuschauer-Effekt. Das Radfahren selbst wie auch die Strecke, die zu bewältigen ist, werden durch die Geschwindigkeit anderer Vehikel und deren Bahnung des Weges definiert.

»In der Tat schien Blanc-Mesnil ganz mühelos dahinzurollen. Sein Oberkörper war starr, und der Kopf lag tief überm Lenker. Seine wundervollen Beine traten mit der Gleichmäßigkeit einer Maschine. Scheinwerfer und Autohupe sorgten dafür, daß er stets freien Weg hatte« (ebd., 28).

1964 fand eine solche Szene Eingang in das quasi-mythische Realgeschehen der Tour de France. Der »ewige Zweite« Raymond Poulidour hatte den meist überlegenen Jacques Anquetil im Laufe der 14. Etappe am Anstieg zum Col de l'Envalira schon abgehängt; dieser konnte sich aber in der Abfahrt dank eines vor ihm fahrenden Autos wieder nach vorne arbeiten. Die Prägnanz solcher Vehikelkombinationen zeigt sich auch daran, dass genau diese Szene in einem jüngeren Tour de France-Roman vom Protagonisten nicht nur erinnert, sondern wiederholt wird.

»Kollmann hat eine Idee. Er hat sich im Nebel des Peyresourde daran erinnert, wie Jacques Anquetil einst auf einer vernebelten Pyrenäenetappe von den Rücklichtern eines Autos gerettet wurde.

Hoffnungslos schien er auf einem Gipfel distanziert, aber seine Reflexe waren intakt, und er konnte schneller abfahren als die anderen, die Furcht vor dem Absturz hatten, weil er sich hinter die roten Lichter eines mit Hilfe der Nebelscheinwerfer waghalsig zu Tal fahrenden Wagens klemmte« (Blickensdörfer 1993, 108).

Kollmann, ein Journalist, der die Tour im Auto begleitet, bietet im Folgenden dem Nachwuchsfahrer Bud, dem er zugleich väterlicher Freund ist, mit seinem Auto eine ebensolche Orientierung.

Weitere Anekdoten verdeutlichen, dass die motorisierten Vehikel schon früh nicht nur zur Wahrnehmung, sondern auch zu ebenso rennentscheidenden Informationen beitragen. Der Rennfahrer Fausto Coppi erhielt 1949 per Motor-



radkurier von seinem Teamchef die Erlaubnis, ohne Rücksicht auf seinen Mannschaftskollegen Gino Bartali, der eine Reifenpanne hatte, weiter zu fahren (Krämer 1998, 66).

Diese Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen setzt aber zugleich eine fortlaufende Arbeit der (nie abschließbaren) Grenzziehung in Gang. Auto, Eisenbahn, Motorräder fügen sich organisatorisch und symbolisch so eng in die



Welt des Radsports ein, dass dieser, um Radsport zu sein, immer wieder davon abgegrenzt werden muss. (Das Verhältnis der unterschiedlichen Vehikel zueinander ist somit durchaus ähnlich strukturiert wie das konstitutive Wechselverhältnis zwischen Radsport und Territorium / Natur, das die Art, wie der Radsport als distinktes Ereignis von der Umwelt abgegrenzt wird, definiert.) Schon früh in der Geschichte der Tour de France werden Fahrer disqualifiziert, weil sie sich von einem Auto ziehen lassen (Krämer 1998, 13). »Es gab gar Gerüchte von einem Fahrer, der während des Rennens mit seinen Zähnen fest auf einen Korben biss, der wiederum mit einem dünnen Stahlseil an einem vorausfahrenden Wagen befestigt war« (Woodland 2003, 15). 1904 werden sogar die ersten Vier der Gesamtwertung nachträglich disqualifiziert, weil sie streckenweise den Zug genutzt hatten. Auch heute noch betreffen zahlreiche Details des Reglements das Verhältnis der unterschiedlichen Vehikel zueinander: So ist festgelegt, unter welchen Umständen und bis zu welchem Kilometer die Fahrer Nahrung und Getränke aus den Begleitfahrzeugen annehmen dürfen, wie viel Abstand zwischen einem »Ausreißer« und dem Fahrerfeld sein muss, damit das Begleitfahrzeug des Führenden vor das Feld darf. Bei dem bedeutenden Eintagesrennen Gent–Wevelgem kam es 2005 zu einem Eklat, weil der spätere Sieger, Nico Mattan, nur durch die Hilfe des Windschattens der Begleitfahrzeuge den lange führenden Fahrer noch kurz vor dem Ziel ein- und überholen konnte; im Jahr darauf wurde bei dem »Klassiker« Paris–Roubaix eine Verfolgergruppe durch eine geschlossene Eisenbahnschranke behindert; zwei Fahrer, die die geschlossene Schranke überfahren hatten, wurden disqualifiziert.

Mobilitätskomparatistik

Das Radrennen – die Auseinandersetzung darum, wer eine Strecke mit dem Fahrrad am schnellsten zurücklegen kann – wie auch die multipel bewegten Fernsehbilder von diesem Geschwindigkeitswettbewerb umschließen somit



immer auch weitere Mobilitätsformen, die sie teils synthetisieren, teils differenzieren. Nur wenige der Bilder, die von der Tour de France produziert werden, sind frei von alternativen Vehikeln; fast immer sind zumindest die begleitenden Autos und Motorräder zu sehen. Eines der berühmtesten Fotos von der Tour de France – ein Bild, das die Konkurrenten Anquetil und Poulidour bei der Tour de France 1964 zeigt, wie sie sich Seite an Seite den Anstieg des Puy de Dome hochkämpfen und dabei mit den Schultern aneinander lehnen – zeigt links von den Fahrern ein Motorrad der Gendarmerie, rechts von ihnen zwei Motorräder der Presse (wobei einer der Beifahrer gerade seinen Fotoapparat zückt), hinter diesen Motorrädern sieht man ein Begleitauto mit offenem Verdeck; darin steht u.a. ein Mann, der ein Fahrrad auf der Schulter trägt. Solche verdichteten Konstellationen von Objekten / Bewegungsformen dokumentieren nicht nur die komplexe multimobile und multimediale Organisation des Rennens; sie inszenieren immer auch dessen kulturelle Bedeutung und Tragweite. Die Vehikel stehen in einem dynamischen Vergleichsverhältnis zueinander, das kulturelle Konzepte ins Spiel bringt. So kann die ›unmenschliche‹ Anstrengung der Sportart glei-

chermaßen durch das Bild eines einsamen Fahrers im gewaltigen Bergpanorama wie durch das Bild von zwei Fahrern vor einer Gruppe motorisierter Vehikel verdeutlicht werden. Gegenüber dem Bergpanorama sind es aber technisierte und somit ›moderne‹ Eindringlinge in die Natur; gegenüber den Autos und Motorrädern ist das Fahrrad eine gleichsam ›ursprüngliche‹ Bewegungsform. Vor allem in der Frühzeit der Tour de France finden sich zahlreiche Fotografien, die die Rennfahrer dabei zeigen, wie sie Kuhherden oder Pferdekarren überholen. Die Darstellung der unterschiedlichen Mobilitätsformen und Geschwindigkeiten ist somit immer auch ein Differenzial von Stadt und Land, von Modernisierung und Tradition. Das Fahrrad kann in der Mobilitätskonstellation Tour de France bezeichnenderweise sehr flexibel beide Seiten besetzen (Vigarello 2005, 456f.). Als modernes High-Tech Vehikel erlaubt es rasante Geschwindig-

keiten und lässt den Bauer am Straßenrand zurück; als traditionelles Vehikel der nicht-motorisierten Ära produziert es archaische Qualen. Auch in den gegenwärtigen Fernsehübertragungen wird der Sport durch visuelle und diskursive Mobilitätsvergleiche erläutert; immer wieder wird von den Autos berichtet, deren Motoren die Anstiege nicht schaffen, von den Motorrädern, die bei der Abfahrt kaum den rasenden Radfahrern folgen können... Es sind auch hier wieder sowohl der ›rein‹ sportliche Wettbewerb als auch seine umfassendere kulturelle Bedeutsamkeit, die mit diesen Mobilitätskonzepten Prägnanz erhalten und zugleich miteinander verwoben werden.

Das Verhältnis der Vehikel zueinander ist vielfach vermittelt und historisch variabel; neben dem technisch-kulturell sich verändernden Stellenwert der Bewegungsformen spielt hier auch die wechselnde ökonomische Strukturierung der Tour de France eine wichtige Rolle. Wurde die Tour de France in den ersten Jahrzehnten (neben der veranstaltenden Zeitschrift) weitgehend durch die Fahrradindustrie, die Mannschaften zusammen stellte, getragen und inszeniert, kam es 1931 zu einer Reorganisation: Die Fahrer treten in Nationalmannschaften auf einheitlichen Rädern an; finanziert wird die Tour de France nun durch den automobilisierten Werbetross, der vor dem Feld für alles, nur nicht für Fahrradmarken Werbung machen darf. »Die Karawane der Fahrzeuge wird zum deutlich sichtbaren, lärmenden Zeichen der Moderne, die Fahrradhersteller hingegen können ihr finanzielles Engagement nicht aufrechterhalten« (Vigarello 2005, 467f.).

Spätestens nach dem zweiten Weltkrieg (die Tour de France setzt 1947 wieder ein) hat sich das Auto gesamtgesellschaftlich durchgesetzt; die Fahrradindustrie befindet sich in einer ökonomischen Krise und hat zudem die symbolische Differenzierung, das Fortbewegungsmittel der ›kleinen Leute‹ zu sein, verloren (Reed 2003, 109). Gleichzeitig sinkt die Relevanz der Presse gegenüber Radio und dann vor allem Fernsehen, die mit ihren spezifischen Anforderungen ebenfalls zu einer Neuorganisation des Verhältnisses der verschiedenen Mobilitätsformen beitragen. Die Journalisten wissen nun mehr vom Rennen, wenn sie es nicht mehr auf eigenen Vehikeln begleiten, sondern im Zielraum die Fernsehübertragung verfolgen; die Teamchefs sehen in ihren Autos, mit denen sie hinter dem Feld her fahren, selbst Fernsehen, hören ›Radio Tour‹ und können die so gewonnenen Informationen ihren Fahrern per Funk weitergeben. Die drei Motorräder, die die Informationen für ›Radio Tour‹, den internen Funk der Veranstaltung, sammeln, »sind die einzigen Fahrzeuge, die sich in der langen Karawane der Tour wirklich frei bewegen können« (www.radsport-news.com; 09.07.2004).

Die zunehmende mediale Distanzierung zum Renngeschehen muss allerdings von Zeit zu Zeit durch eine Re-Mobilisierung kompensiert werden. Als die Tour de France von journalistischer Seite der Kritik ausgesetzt war, dass das Rennen nicht mehr ausreichend kompetitiv sei und zu viele Verzögerungen hätte, entschloss sich der Tour-Direktor, einigen Journalisten wieder die Möglichkeit zu geben, das Rennen vom Motorrad aus zu verfolgen, um so seine spezifischen Erfahrungsqualitäten (Gegenwind, Nässe etc.) wieder besser nachvollziehen zu können (Marchetti 2003, 52f.). Dies verdeutlicht nochmals, dass die Multimobilität und die Multimedialität eine gemeinsame und eng verflochtene Konstellation bilden, die das Rennen ›selbst‹ (die sportlichen Strategien und Ereignisse), seine Sichtbarkeit und seinen kulturellen Status definieren.

Fliegen als Wahrnehmungsform

Die Flugbilder der Tour de France fügen sich somit in ein schon etabliertes und differenziertes Feld von Mobilitäts- und daran gebundene Wahrnehmungsformen ein. Und die Bewegungsform des Fliegens ist, schon lange bevor das Fernsehen die ersten Helikopterbilder zeigen wird, Teil dieser Konstellation. Flugzeuge wurden zum einen schon früh im Konkurrenzkampf der Presse eingesetzt; so etwa von *Paris-Soir*, die 1934 durch ein Aufgebot von zwei Flugzeugen, acht Autos, fünf Motorrädern und einem Belinographwagen (mit dem Fotos telegraphiert werden konnten) der veranstaltenden Zeitschrift *L'Auto* Konkurrenz machen wollte (Lattes 1977, 27); auch wurden Flugzeuge lange Zeit zum Transport des Filmmaterials benötigt, aus dem das Fernsehen seine zusammenfassenden Berichte am Abend erstellte. Zum anderen ist sowohl die Bewegungsform des Flugzeugs (und der Vögel) als auch die Wahrnehmungsform aus großer Höhe ein systematischer und logischer Bestandteil der Mobilitätskonstellation.

Die Perspektive aus der Vertikalen und die damit verbundenen Größendifferenzen bilden einen zumindest der Luftaufnahme ähnlichen Wahrnehmungsmodus auch schon in frühen Beschreibungen der Tour de France. Hier zunächst noch einmal Beispiele aus dem Roman *Giganten der Landstraße (Le tour de souffrance)*, der ein anderes Vehikel – einmal mehr die Eisenbahn mit ihren gigantischen Viadukten – zum Anlass nimmt, radikale Aufsichten mit Bewegungsszenarien zu verbinden:

»Hinter Blay hatte die lange Karawane Saintes durchfahren. Hier strömte die Gironde in voller Breite dahin. Als die Fahrer die große Eisenbahnbrücke von Saint-André überquerten, sahen sie

unter den mächtigen Pfeilern wie kleine Vögel in einem riesigen Käfig aus« (Reuze 1998[1925], 120).

»Tief unter ihnen rollte über ein ganz schmales Viadukt eine spielzeugkleine Eisenbahn. Rechts wurde das Tal von einer hohen, langen und bizarren Felswand abgeschlossen, die wie eine chinesische Mauer aussah« (Reuze 1998[1925], 185f.).

Begünstigt durch den mythischen Stellenwert der Berge (seit 1905 wird das Hochgebirge – zunächst die Alpen, ab 1910 die Pyrenäen – regelmäßig befahren), werden Blicke in die Höhe und in die Tiefe so dramatisiert, dass sie die Wahrnehmung der Gegenstände ebenso transformieren, wie dies die frühen Luftbilder in dieser Zeit ebenfalls zunehmend machen.

»Unter tausend Krümmungen wand sich der Weg als fürchtete er sich vor diesen titanischen Festungsmauern, zog sich dann zusammen, um nur noch steiler emporzuführen und sich hartnäckig zum Sturmangriff auf die Gipfel aufzuraffen. Die Gipfel aber thronten mit tragischer Nacktheit im Blauen. Tampier kletterte noch immer mit demselben gleichmäßigen Tritt und war in dieser trostlosen Landschaft wie ein kleiner duftiger Fleck von erstaunlicher Farbkraft. Wenn er manchmal die Aluminiumflasche an die Lippen führte, um seinen verzehrenden Durst zu löschen, leutete sie wie eine stumme Fanfare des Siegs. Dann beugte er sich wieder tief über den Lenker und kletterte weiter. Bei jedem Zickzack der serpentinartigen Straße hatte er ein neues Stück Höhe erobert und wirkte wie ein winziges Weberschiffchen, das längs der Borte des Weges auf dem dunklen Plüsch der Berge dahinglitt. [...] Tief unter ihm auf den Flanken des Berges krochen müde, von Schildkröten gehetzte Ameisen: die Trümmer des zerrissenen Feldes« (Reuze 1998[1925], 139).

Die Transformation von Menschen in ein Gewimmel von Tieren, hier der Radfahrer in gehetzte, aber müde Ameisen, ist ebenso ein Topos der Diskurse um fotografische Luftbilder wie die Transformation von städtischer Infrastruktur in Spielzeug. ◀3 Angesichts des transformativen Potenzials der Bewegungskonstellation Tour de France, die – wie oben gesehen – Autos in Sagenungetüme und Rennfahrer in Insekten verwandelt, ist es nur folgerichtig, dass sich eben auch Vögel und Flugzeuge im Mobilitätsarsenal der Tour de France befinden. Selbst ein Foto von einer Flachetappe mit vielen Wolken am Himmel über dem sehr niedrigen Horizont kann so die Unterschrift erhalten: »Nie kommt der Mensch dem Flug der Vögel näher als auf dem Rad« (Blickensdörfer 1993, 216). Auch Roland Barthes hat in seiner Mythenanalyse der Tour de France bei der Schilderung der epischen Figuren den spezifischen Bewegungsstil eines Fahrers durch Transformation vom ›natürlichen‹ zum motorisierten Flug zu kennzeichnen gesucht:

»Die göttliche Gabe, die [Charly] Gaul geschenkt wurde, ist die Leichtigkeit: durch die Gnade, das Davonfliegen und das Gleiten (ein mysteriöses Fehlen von Anstrengung) ist Gaul dem Vogel oder dem Flugzeug verwandt (er setzt sich graziös auf die Bergspitzen der Alpen, und seine Pedalen drehen sich wie Propeller)« (Barthes 2005, 96).

Darüber hinaus werden die Bewegungsdynamik, die Rasanz und Gefährlichkeit des Rennens und insbesondere einige mythische Szenen durch eine Metaphorik des Fliegens überformt, die auf eine Dramatisierung durch einen Vergleich von Mobilitätsformen zielt – hier am Beispiel einer erneuten Inszenierung der schon geschilderten Abfahrt Anquetils im Nebel:

»Er [Anquetil] kämpfte sich zurück an die Mannschaftswagen, die hinter dem großen Feld fuhr. Und am Gipfel, in einem Moment, der nur den außerordentlich Begabten zuteil wird, nahm er eine Abfahrt äußerster Rasanz in Angriff. Er mutierte zum Piloten, der im Nebel zum Landeanflug ansetzt. Fast blind vor lauter Dunstschwaden und aufspritzendem Wasser orientierte er sich allein an den Bremslichtern der weit vor ihm fahrenden Autos. Die Haarnadelkurven waren unsichtbar; doch er nahm schemenhaft wahr, wann die Fahrer der Begleitfahrzeuge aufs Bremspedal traten. Wo die Autos vor ihm im Nebel langsamer wurden, tat es auch Anquetil. Er lebte nur von seinen Reflexen. Er nahm furchtbare Risiken in Kauf. Aber er lebte« (Woodland 2003, 144).

Wenn also seit den 1960er Jahren sukzessive Aufnahmen der Tour de France vom Helikopter aus produziert werden, so ergibt dies sicher neue Blicke und neue Sichtbarkeiten, die – wie im einleitenden Kapitel bereits herausgearbeitet wurde – tatsächlich die Wahrnehmung des Radsports und insbesondere das Wissen um seine Taktiken, Anstrengungen, Topographien verändern. Zugleich gibt es einen sehr spezifischen Kontext multipler Mobilitäten und technisch-medial differenzierter Wahrnehmungsformen, in denen der Luftraum zum einen schon präsent ist und die zum anderen den neuen bildgebenden Verfahren des Flugbildes ein Differenzierungsfeld zur Verfügung stellen, innerhalb dessen sie ihre Potenziale entfalten. Deutlichstes Merkmal für diese Einbettung ist wohl, dass alle Formen von Bewegungsvergleich und Bewegungsreflexion ein Topos der zur Zeit üblichen Luftaufnahmen der Tour de France sind: Pferde, die (mit oder ohne Reiter) auf den Feldern neben den Rädern zu sehen sind, werden ebenso wie Motorradfahrer, Eisenbahnen etc. regelmäßig zum Gegenstand der Flugbilder; auch die Schatten der Hubschrauber neben den Radfahrern werden immer wieder gezielt in das Bild gebracht, außerdem werden – gewissermaßen im Gegenschnitt – die Hubschrauber ›im Himmel‹ häufig von den Kameras am Boden gezeigt. Die Luftbilder, die zur Sichtbarmachung der Tour de France beitragen, erhalten aus diesem Kontext ihre spezifischen Effekte. Sollte es so et-

was wie eine generelle Ästhetik der Luftaufnahme geben – die etwa in einem spezifischen aperspektivischen, menschenfernen Blick und einer abstrahierenden Raumkonzeption verortet werden könnte – so geht diese zwar produktiv in die Bilder vom Radsport ein, wird aber zugleich von diesem modifiziert. In der Mobilitätskonstellation der Tour de France tragen, wie ich nun abschließend zeigen möchte, die Flugbilder zu einer Umschreibung des Raumes bei, bleiben dabei aber selbst weitgehend unbestimmt.

Umschreibungen des Raums

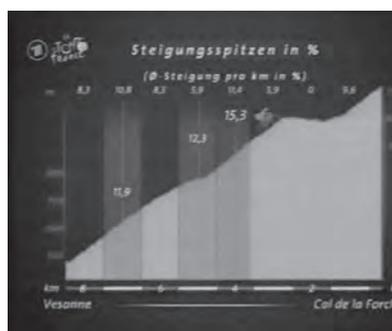
Die Luftaufnahme verändert den Blick auf den Raum. Durch die Fotos, die seit 1858 aus dem Fesselballons, später dann aus Zeppelinen, Flugzeugen oder auch durch Tauben produziert wurden, »entstand ein neuer Maßstab für die Betrachtung der Welt« (Lippert 2004, 178). Dieser Maßstab ist aber – zumindest innerhalb der Mobilitätskonstellation der Tour de France – keineswegs eindeutig und auch keineswegs distinkt gegenüber den Betrachtungen der Welt, die von Motorradkameras aus ermöglicht werden. So werden, dies wurde eingangs schon gezeigt, die Flugbilder zum Teil auch dazu genutzt, eine konventionelle Frontalsicht (also gerade keine Aufsicht) auf die Steilheit der Anstiege zu ermöglichen. Die (zumindest von der Zielsetzung) eindeutige und operationale Umdeutung des Raums, wie sie etwa in der militärischen oder der archäologischen Luftaufnahme stattfindet, die systematisch Bestimmtes sichtbar und Anderes unsichtbar machen will, findet sich in den Flugbildern der Tour de France nicht. Dies ist ganz offenkundig in den keineswegs seltenen Einstellungen der Live-Übertragungen, in denen die Helikopterkamera delirierend einen Gegenstand und einen dazu passenden Blick sucht: Zu sehen ist ein Schwenken und Zoomen, das eben nicht durch die bestmögliche Sicht auf einen bestimmten Gegenstand motiviert ist, sondern eher durch die Suche nach einem potenziellen Gegenstand – und dies kann ebenso gut das Fahrerfeld wie das nahe stehende Kloster oder der ferner liegende Gebirgszug sein. Selbstverständlich zielt die Fernsehübertragung auch auf eine optimierte Sichtbarkeit und bindet die Flugbilder in dieses Bestreben ein. Weil aber zum einen der Übergang zwischen der Wahrnehmung des sportlichen Wettkampfs ›selbst‹ und der diesen konstituierenden Landschaft / Geographie fließend ist und weil (auch deshalb) die Struktur der Sportart selbst ambivalent bleibt, trägt, so meine These, die Luftaufnahme dadurch zur optimierten Sichtbarkeit des Sports bei, dass sie zur fortlaufenden Umschreibung (und nicht einer eindeutigen Erfassung und Kartierung) des (natürlichen und sportlichen) Raums bei-



trägt. Die vielfältigen Wahrnehmungsformen der Flugbilder (Aufsicht und Frontalsicht, exakte Kartierung der Fahrerformation, unfokussiertes Schwenken, Affirmation von Landschaft und Kultur) erfassen und definieren gemeinsam mit den weiteren bildgebenden Verfahren der Tour de France Raum und Geschehen, indem sie diesen unterschiedliche Darstellungsformen geben, die untereinander verglichen, ergänzt und korrigiert werden können.

Dies möchte ich abschließend an zwei weiteren Szenen der schon angesprochenen 12. Etappe der Tour de France 2004 im Detail erläutern. Am Beginn des vorletzten Anstiegs der Etappe, dem Col de la Forclaz, wird, wie in den aktuellen Fernsehübertragungen üblich, die Strecke durch die digitale Simulation eines Flugs über die zu durchquerende Topographie vorgestellt. Wie Rolf F. Nohr (2002) anhand der ganz ähnlichen »Wetterflüge«, die im Rahmen der Wettervorhersage im Anschluss an Nachrichtensendungen eingesetzt werden, herausgearbeitet hat, sind solche Flugbilder im mehrfachen Sinne »hybrid«: Zum einen zitieren sie die Ästhetik des Computerspiels für das Fernsehen; zum anderen stehen sie hinsichtlich der Raumwahrnehmung zwischen den idealtypischen Alternativen »Karte« und »Landschaft«. Wie bei dem Raummodell Karte ist die Geographie pragmatisch reduziert auf die Wegmarken und topographischen Details, die für den gewählten Zweck dienlich und in Form von Schrift, Symbolen und Piktogrammen eingetragen sind. Wie bei der Ansicht einer Landschaft bleibt allerdings ein – wenn auch bewegter und unmenschlich hoher – subjektiver Blickpunkt erkennbar, von dem aus Bestimmtes besser zu sehen und anderes durch die Perspektive auf einen dreidimensionalen Raum verdeckt ist. Diese Simulation zeigt die Strecke des Rennens in einem kontinuierlichen Zusammenhang und in einem topographischen Kontext; entscheidend sind Abzweigungen von Straßen und die darauf folgenden Anstiege. Nicht selten wird dabei die Geschichte der Tour de France durch Hinweise auf früher schon realisierte Alternativen erinnert (»und hier links würde es nach Les Deux Alpe hinaufgehen, wo...; heute aber führt die Strecke geradeaus nach Alpe d'Huez...«). Kurz darauf wird tatsächlich ein Kartenausschnitt gezeigt, der in strikter Zweidimensionalität die Straßen im Umkreis der Strecke bis zur nächstgelegenen Autobahn aufweist. Auch diese Karte ist mit Piktogrammen von Radfahrern an das Ereignis angepasst, hat dabei aber vor allem die Funktion, eine Positionierung der Strecke in klassisch kartographischer Hinsicht (mit Ausrichtung nach Norden etc.) und somit eine (tendenziell tou-

ristische) Orientierung zu geben. Zwischen diesen beiden topographisch-kartographischen Raumumschreibungen ist allerdings ein explizit touristischer Exkurs eingeflochten: Noch während des simulierten Flugs über die Strecke wird ein kleineres Real-Bild in diese modellierte Landschaft eingeblendet, das sich sukzessive vergrößert und schnell anstelle der Simulation das gesamte Fernsehbild einnimmt: Es beginnt ein eingeschobener Filmbeitrag über eine Paragleiterschule, die am Rand der Strecke ihren Sitz hat. Weit mehr als nur touristischer Exkurs wird hier das Fliegen (zum Teil selbst wiederum durch Luftaufnahmen) gezeigt, der Blick auf das Bergpanorama hervorgehoben und schließlich vom Schulleiter selbst der Mobilitätsvergleich zum Radrennen gezogen: »Bei dem Tempo, das die auf dem Rad vorlegen, kämen wir am Gleitschirm gar nicht mit«. Auch in dem schon erwähnten Kartenausschnitt, der auf diesen Exkurs folgt, ist der Ort der Flugschule durch ein eingefügtes Bild eines Paragleiters markiert. Während nun einige Bilder vom Rennen folgen (darunter eine Luftaufnahme von Menschen, die das Rennen von einem hohen Kranwagen aus verfolgen, in diesem Moment aber zum größeren Teil der Helikopterkamera zuwinken), bereiten die Kommentatoren auf den kommenden Anstieg vor: »also fast 700 Meter Höhenunterschied sind zu überwinden, also praktisch 100 Meter pro Kilometer«. Direkt darauf wird der simulierte Flug fortgeführt, wobei jetzt der Anstieg selbst im Mittelpunkt steht und die unterschiedlichen Steigungsgrade eingetragen sind (der Kommentar dazu: »es gibt immer wieder Rampen von 15 %«). Die dreidimensionale Topographie der Flugsimulation wandelt sich nun in ein geglättetes, zweidimensionales Steigungsprofil, in das sowohl die Länge des Anstiegs wie auch die Steigungsprozente eingetragen sind (»in dieser Übersicht werden wir sehen, wie steil er an einigen Stellen ist«). Wie die meisten Grafiken funktioniert auch die-



se keineswegs analog (die Steigungen von 15% sind sehr viel steiler als 15%, das heißt horizontal und vertikal wird nicht der gleiche Maßstab angelegt). Weder die simulierte noch die live übertragene Luftaufnahme hat in diesem Geflecht eine privilegierte Position; sie bietet keinen umfassenden Überblick und ihr wird ganz offensichtlich auch nicht zugetraut, die räumliche Struktur des Sports ausreichend sichtbar zu machen. Der quasi-touristische Exkurs deutet zunächst darauf hin, dass es überhaupt nicht um einen Überblick, sondern um die ›Faszination Fliegen‹ geht. Allerdings werden die Flugbilder systematisch durch weitere Raumdarstellungen ergänzt, die gleichermaßen Konkurrenz wie Kompensation darstellen. Die vermeintliche Totalität der Luftaufnahme wird relativiert und verliert somit ihre Autorität. Es gibt offensichtlich keine adäquate Überblicksdarstellung, die uns den Raum der Tour de France präsentieren könnte; das Flugbild ist vielmehr Teil einer fortlaufenden Umschreibung des Wahrnehmungsraums. Die beiden, scheinbar sehr unterschiedlichen Momente – die anekdotische Ablenkung vom Radsport in Form des Paragleitens und die Anhäufung von grafischen Darstellungsformen – haben eine gemeinsame Stoßrichtung: Beide zielen auf eine Vervielfältigung von Raum- und Bewegungsansichten. Radsport wird nicht einfach in einer bestimmten Weise dargestellt, sondern flexibel in einem Geflecht zahlreicher möglicher Raum- und Bewegungsformen verortet. Der Raum des Radsports zeigt sich somit als ein medial artifizierter, der weder durch die Topographie und Geographie noch durch Kulturraum und Geschichte Frankreichs gegeben ist. Er stellt eine Ansammlung von Schwierigkeiten, Traditionen, Bedeutsamkeiten und Ereignissen dar, die weder zwei- noch dreidimensional, sondern nur multi-medial sichtbar werden. Tatsächlich zielen die Umschreibungen des Raumes deshalb nicht einfach auf eine abschließende Präzision der Darstellung, die etwa durch die wechselseitige Kompensation der spezifischen Mängel der jeweiligen Einzeldarstellungen erreicht werden soll oder kann. Viel eher geht es um eine systematische Nicht-Festlegung in der fortlaufenden Neuformulierung. Anekdotisch zeigt sich dies noch daran, dass im Laufe der Übertragungen die Frage, was die adäquate Wahrnehmung des Raums ist, im häufigen Verweis auf die spezifische Wahrnehmungsdifferenz der beteiligten Sportler offen gehalten wird. Diese nämlich haben, so wird immer wieder betont, ›keinen Blick für diese Landschaft‹, können ›die Ansicht nicht genießen‹ oder wollen sich die drei noch folgenden Anstiege, die wir im Detail erläutert bekommen, ›noch gar nicht vorstellen‹. Auch dies ein Motiv, das die Fernsehübertragung mit literarischen Applikationen teilt:

»Im satten Smaragdgrün der Wiesen die ersten Bäume, aber auch scheußliche Betonsilos, weil sie neue Wintersportplätze aus einem Boden stampfen, der einst den Bären und Schafen gehörte. Und wie Hochspannungsmasten durchziehen die stählernen Stützen der Skilifts die Landschaft. Bud hat kein Auge dafür. Aber er sieht die Sonne in den Speichen des Vorderrads, das sich auf der griffigen Straße, die einst ein Holzfällerweg war, neigt und reibt« (Blickensdörfer 1993, 98).



Die fortlaufende modifizierende Umschreibung betrifft allerdings selbst den zentralen sportlichen Aspekt schlechthin: die Rennsituation mit ihren räumlichen und zeitlichen Ordnungen. Die Regeln eines filmischen oder visuellen Realismus werden im FernsehradSPORT unterlaufen; ohne weitere Erläuterung fahren in einer Einstellung die Fahrer von links nach rechts und in der nächsten Einstellung ihre Verfolger von rechts nach links. Auch hier ist der Raum, in dem das Rennen nachvollziehbar wird und Spannung erhält, ein abstrakter. Selbst die Abstände zwischen den Fahrern werden in vielfältiger Weise umschrieben: Grafiken können die aktuelle Rennsituation ebenso darstellen wie Luftaufnahmen; im Rennen selbst befindliche Zeitanzeigen informieren ebenso (aber nicht immer mit identischen Zahlen) wie die Kommentatoren. Auch hier geht es nicht um Eindeutigkeit, sondern um Raum- und Bewegungstransformationen. Nicht nur sieht der Abstand zwischen zwei Fahrern in der Luftaufnahme ›anders‹ aus als aus der Perspektive der Motorradkamera; durch die Zoombewegungen und die Fahrten der Kameras, kann sich der Abstand innerhalb einer Einstellung zudem auch entscheidend verändern. Das Phänomen des gegenläufigen Zooms, das filmhistorisch vor allem durch die Turmszene in Hitchcocks VERTIGO vertraut ist, wird sowohl durch die Motorrad- als auch durch die Helikopterkameras immer wieder spontan produziert.

Durch die Luftaufnahme kann zudem die Distanz zwischen einer Ausreißergruppe und dem diese verfolgenden Fahrerfeld entweder konkret als räumlich-topographischer Abstand in einem Frame festgehalten werden oder – wenn der Abstand schon größer ist – als zeitlicher Zwischenraum, den es braucht, um zwischen den beiden Gruppen hin und her zu schwenken (bzw. tatsächlich zu fliegen).

Am Ende des Anstiegs zum Col de la Madeleine, dem zweiten Berg der o.a. Etappe, gehen die Helikopterbilder vom Detail, also von Einstellungen einzelner Fahrer aus und stellen sukzessive einen Zusammenhang her. Per Zoom wird



der Bildausschnitt geweitet, zusätzlich wird entlang der Straße geschwenkt bis die Verfolger ins Bild kommen. Einige Einstellungen später setzt die Luftaufnahme gleich mit einem weiteren *framing* ein, das Spitzengruppe und Verfolger gleichzeitig in einem Bildfeld sichtbar macht. Die sinkende Entfernung und die daraus resultierende Zuspitzung der Situation wird somit visuell prägnant umgesetzt. Wenn schließlich der Zusammenschluss von Spitze und Verfolger stattgefunden hat, wird in einer weiteren Flugaufnahme das Sichtfeld, gegenläufig zur ersten hier beschriebenen Einstellung, durch einen konzentrierenden Zoom auf wenige Fahrer beschränkt, die jetzt eine neue Ereignisfolge starten (Sprint um die Bergwertung). Der Kreis vom Detail über die räumliche Ausweitung zum Detail ist geschlossen. Wenn die Bergwertung überwunden und somit eine Teilentscheidung gefällt ist, löst sich das Hubschrauberbild von der Fahrerfokussierung und stellt das fahrende Feld in den umfassenderen Zusammenhang der Berglandschaft.

Schluss

Das Potenzial der Luftaufnahmen für die Tour de France besteht somit gerade darin, dass sie eine Totalität des Blicks bieten, ohne damit endgültige Eindeutigkeit und Präzision herzustellen. Dies heißt nicht, dass es im Radsport nicht auf

die in anderen Sportarten so wichtigen Koordinaten von Raum und Zeit, Entfernung und Geschwindigkeit ankommt. Die Koordinaten werden im Radsport allerdings völlig anders vermittelt; an die Stelle eines stabilen Messsystems tritt ein situatives Justieren. Diese Umschreibungen des Raums erlauben die Einbettung von Geschichte und Kultur in die Logik des Sports; sie zielen darauf, an die Stelle der standardisierten und vermessbaren Räume so vieler Sportarten, die den Geschehnissen tatsächlich nur ein neutrales Feld zur Verfügung stel-

len, einen mit Geschichte füllbaren, aber auch einen erfahrbaren Raum zu erstellen:

»Die Oberflächengestalt, das Auf und Ab der Landschaft wird [bei der Tour de France; M.S.] sofort in eine körperlich spürbare Erfahrung umgesetzt, gewissermaßen in Muskelkraft ausgedrückt. [...] Jede Entfernung, jeder Höhenunterschied verwandelt sich unmittelbar in Energieaufwand. Es gibt besondere Anstrengungen, entspannte Abschnitte, Beschleunigungen, jederzeit ablesbar am Puls des Fahrers. [...] Aus der Landschaft treten individuelle, personalisierte Strecken hervor. Es geht nicht mehr darum, das Land kennenzulernen, sondern darum, es sich anzueignen, nicht um die Vorstellung vom Territorium, sondern um seine Erfahrung« (Vigarello 2005, 458f.).

Die Flugbilder der Tour de France tragen entscheidend dazu bei, dass die wechselseitige Umformung von Raum und sportlicher Leistung, von Wettkampf und Kulturgeschichte gelingt. Sie tragen dazu aber nicht bei, weil mit den Luftaufnahmen ein ganz anderer Blick auf das Geschehen definiert wird, sondern weil sie sich an die Mobilitätskonstellation anschließen und gleitende Übergänge zwischen räumlichen und zeitlichen Abständen, zwischen Aufsichten und Ansichten, zwischen Karten und Profilen, zwischen Fliegen und Radfahren sicher stellen.

Anmerkungen

- 01 ▶ »Konstellation« und die im Folgenden verwendeten Komposita wie »Mobilitätskonstellation« etc. verweist hier schlicht auf das historisch mehr oder weniger kontingente, in seinen Effekten aber markante Zusammenspiel heterogener Verfahren und Techniken.
- 02 ▶ Die Formulierung »Fernsehspiel Radsport« impliziert, dass sich in dem Geschehensablauf, den das Fernsehen als Tour de France präsentiert, Teilereignisse, die durch die Regeln des Sports definiert sind, mit Teilereignissen, die durch das Fernsehen definiert werden, untrennbar verbinden (vgl. Adelman / Stauff 2001).
- 03 ▶ Im Vorwort zum Band *Paris vue en Ballon* schildert Georges Cain die Transformation, die Paris durch den Blick von oben erfährt u.a. durch Vehikelvergleiche: »La Cité, ein riesiges, mitten in der Seine verankertes steinernes Schiff« (zit.n. Lippert 2004, 174). Fotos des militärischen »Fesselballonbeobachters« und Fotografen Robert Petschow wurden in der *Berliner Illustrierten Zeitung* unter dem Titel »Das Riesenspielzeug« veröffentlicht (ebd., 176), einem Topos, der ebenfalls schon vor der Luftfahrt literarisch geprägt wurde.

Literatur

- Adelmann, Ralf / Stauff, Markus** (2001) Spielleiter im Fernsehsport. In: Gottschalk, Kerner & Co. Funktionen der Telefigur ›Spielleiter‹ zwischen Exzeptionalität und Normalität. Hrsg. v. Rolf Parr & Matthias Thiele. Frankfurt/M.: Suhrkamp, S. 154–186.
- Asendorf, Christoph** (1997) Super Constellation. Flugzeug und Raumrevolution. Wien/ New York: Springer.
- Blickensdörfer, Hans** (1993) Salz im Kaffee. Roman mit großer Fotoreportage – ›Landschaften der Tour‹ von Hennes Roth. Bielefeld: Covadonga.
- Dauncey, Hugh / Hare, Geoff** (2003) The Tour de France: A Pre-modern Contest in a Post-modern Context. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 1–29.
- Krämer, Harald** (1998) Das Tour de France Buch. Reinbek: Rowohlt.
- Lippert, Werner** (2004) Das Neue Sehen – Die Fotografie als Impulsgeber und Zeuge der Fliegerei. In: Die Kunst zu Fliegen in Film und Fotografie (Ausstellungskatalog) .Hrsg. v.NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf. Düsseldorf, S. 167–198.
- Marchetti, Dominique** (2003) The Changing Organisation of the Tour de France and its Media Coverage – An Interview with Jean-Marie Leblanc. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 33–56.
- Nohr, Rolf F.** (2002) Karten im Fernsehen. Die Produktion von Positionierung. Hamburg: Lit.
- Reed, Eric** (2003) The Economics of the Tour, 1930–2003. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 103–128.
- Reuze, André** (1998[1925]) Giganten der Landstraße. Ein Tour-de-France-Roman. Berlin: Sportverlag.
- Stauff, Markus** (2005) Instant Replay. Fernsehen und Video als Gebrauchsfilm des Sports. In: montage/av 14,2, S. 106–124.
- Vigarello, Georges** (2005) Die Tour de France. In: Erinnerungsorte Frankreichs. Hrsg. v. Pierre Nora. München: Beck, S. 452–480.
- Wille, Fabien** (2003) The Tour de France as an Agent of Change in Media Production. In: The International Journal of the History of Sport 20,2, S. 128–148.
- Woodland, Les** (2003) Halbgötter in Geld. Das Lesebuch zur Tour de France. Bielefeld: Covadonga.

KURVE ÜBER STAMMHEIM (FLUGBILD 1975)

Am 21. Mai 1975 startete in Süddeutschland ein kleines Sportflugzeug. Es war kurz nach 9 Uhr. An Bord der Maschine befanden sich zwei junge Männer. Die *Piper 18* flog eine Platzrunde über das Flugfeld und steuerte dann direkt auf Stuttgart-Stammheim zu. Noch während das Flugzeug seinen Kurs aufnahm, wurde dort, in einer hierfür extra erbauten Mehrzweckhalle, der Prozess gegen Andreas Baader, Gudrun Ensslin, Ulrike Meinhof und Jan-Carl Raspe eröffnet. Als das Flugzeug gegen 9.30 Uhr in ca. 400 m Höhe über dem Verhandlungsgebäude eine Schleife drehte, starteten drei Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes und nahmen die Verfolgung der Maschine auf. Auch das Radio reagierte und unterbrach sein Programm, um ein Flugzeug über Stammheim zu melden. Die Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes drängten die inzwischen abgedrehte Maschine ab und zwangen sie schließlich zur Landung. Bei der Durchsichtung der Maschine fand die Polizei allerdings lediglich eine Kamera und einige belichtete Filme. Die beide Männer wurden wenige Stunden später wieder auf freien Fuß gesetzt.

Dieser Vorfall ereignete sich zu einem Zeitpunkt erhöhter Alarmbereitschaft. Die bundesdeutschen Polizeibehörden rechneten mit Aktionen, um die in Stammheim einsitzenden Gefangenen zu befreien. Im Februar des selben Jahres war es der »Bewegung 2. Juni« bereits mit der Entführung des Berliner CDU-Politikers Peter Lorenz gelungen, fünf inhaftierte Genossen freizupressen, und nur wenige Tage vor dem Prozessbeginn gegen den Kern der RAF hatte das »Kommando Holger Meins« in der westdeutschen Botschaft in Stockholm Geiseln genommen, um die Freilassung von Ulrike Meinhof, Gudrun Ensslin, Andreas Baader und Jan-Carl Raspe zu erzwingen. Der Hubschraubereinsatz gegen ein kleines Sportflugzeug verweist auf die Anspannung, die in jenen Tagen angesichts möglicher terroristischer Anschläge herrschte – zumal RAF-Sympathisanten angekündigt hatten, die inhaftierten Genossen mit Aktionen »auch aus der Luft« zu befreien (BNN 22.05.1975).

Dennoch wirft die erzwungene Landung des Sportflugzeugs die Frage auf, warum eine Kurve über Stammheim als Bedrohung empfunden werden kann und den Bundesgrenzschutz auf den Plan ruft. Für eine Befreiungsaktion vor Ort

war die Maschine nämlich völlig ungeeignet – und dennoch gab es plausible Gründe zur Beunruhigung. Dass Flugzeuge zu äußerst gefährlichen Werkzeugen werden können, hatte die Geschichte bereits gezeigt, und dass Terroristen sie in ihre Befehlsgewalt bringen können, war zu jener Zeit ebenfalls wohl bekannt. Der beschriebene Vorfall im Mai 1975, der so spektakulär begann und ganz simpel endete (indem die beiden Männer einfach nach Hause geschickt wurden), bietet einen hervorragenden Ausgangspunkt, um einzelne Berührungsmomente von Luftfahrt, Luftbild und Luftkrieg/Terrorismus zu schildern. Überkreuzen sich diese Bereiche ohnehin unentwegt, so können die aus einer langen gemeinsamen Geschichte herausgegriffenen Momente vielleicht eine Ahnung davon geben oder zu weiteren Spekulationen anregen, warum die *Piper 18* ins Visier des Bundesgrenzschutzes geraten ist.

Flugzeuge und Terrorismus (1975)

Die Rote Armee Fraktion hatte Anfang der 1970er Jahre den bewaffneten Kampf gegen den bundesdeutschen Staat aufgenommen, um gegen den repressiven («faschistischen») Machtapparat Widerstand zu leisten, die Revolution zu initiieren und den antiimperialistischen Kampf gegen die Ausbeutung der »Dritten Welt« auch in den Zentren des Imperialismus zu führen. Nach der spektakulären Befreiung von Andreas Baader, der wegen zwei Brandanschlägen auf Kaufhäuser in Haft saß, verübte die RAF Banküberfälle und Bombenanschläge, bei denen es mehrere Tote und Verletzte gab. Im Juni 1972 wurden die meisten Protagonisten verhaftet. Im Oktober 1974 erhob die Generalbundesanwaltschaft Anklage gegen die Kernmitglieder der RAF; der Prozess begann am 21. Mai 1975.

Wenige Wochen nach diesen Verhaftungen nahmen Mitglieder der palästinensischen Terrororganisation »Schwarzer September« während der Olympischen Spiele in München elf israelische Sportler als Geiseln. Sie wollten die Freilassung von über 200 Kampfgenossen erzwingen. Die meisten von ihnen waren in Israel inhaftiert, doch auch die Namen Andreas Baader und Ulrike Meinhof standen auf der Liste (Wunschik 2007). Nachdem die israelische Regierung nicht bereit war, die Forderung der Geiselnnehmer zu erfüllen, verlangten diese, gemeinsam mit ihren Geiseln nach Kairo ausgeflogen zu werden. Sie wurden mit zwei Hubschraubern vom Olympiadorf zum Flughafen Fürstenfeldbruck gebracht, wo eine Boeing 727 der Lufthansa bereitstand. Der Versuch, die Geiseln auf dem Flugfeld zu befreien, endete nach einer mehrstündigen Schießerei in

einem Blutbad: alle israelischen Athleten, fünf der acht palästinensischen Geiselnnehmer sowie ein deutscher Polizeibeamter starben im Kugelhagel.◀1

Der »Schwarze September« hatte einige Monate zuvor bereits mit einer Flugzeugentführung Aufsehen erregt. Am 8. Mai 1972 übernahmen Mitglieder der Terrorgruppe das Kommando über eine Maschine der belgischen Fluggesellschaft Sabena, die von Brüssel über Wien auf dem Weg nach Tel Aviv unterwegs war. Nach der Landung forderten sie von der israelischen Regierung die Freilassung von über 300 Häftlingen und drohten, die Boing 707 zu sprengen, sollte diese Forderung nicht erfüllt werden. Während die Regierung mit den Terroristen noch über die Zahl der freizulassenden Häftlinge verhandelte, bereitete eine Spezialeinheit die Befreiung der Geiseln vor. Als Mechaniker verkleidet, stürmte eine Sondereinheit der israelischen Streitkräfte die Maschine und erschoss zwei der vier Geiselnnehmer sowie – versehentlich – eine Passagierin.◀2 Es blieb nicht bei diesem einen, missglückten Versuch, inhaftierte Mitkämpfer im Austausch gegen Geiseln freizupressen. Neben der tragisch endenden Geiselnahme bei den Olympischen Spielen in München gab es zahlreiche weitere – für die Erpresser durchaus auch erfolgreiche – Austauschversuche. Vielen ging dabei eine Flugzeugentführung voraus. Die besondere Eignung von Flugzeugen als Angriffsziel für terroristische Aktionen resultiert nicht zuletzt daraus, dass es die Abgeschlossenheit der Maschinen erlaubt, das Kommando »von innen« zu übernehmen, ohne dass zunächst Eingriffe von außen zu befürchten sind, da Befreiungsversuche nur am Boden stattfinden können. Darüber hinaus ergibt sich aus der großen Anzahl von Passagieren, die sich in einem Flugzeug befinden, ein hohes Erpressungspotential. In den 1970er Jahren führte dies nicht selten dazu, dass die Forderungen der Geiselnnehmer erfüllt wurden.

So wurde beispielsweise im August 1969 eine TWA-Maschine auf dem Weg nach Tel Aviv gekapert und zur Landung in Damaskus gezwungen. Die Palästinensische Befreiungsfront, die sich zu der Entführung bekannte, brachte ihre Geiseln dort über Notrutschen in Sicherheit und sprengte dann das Cockpit des Flugzeugs. Bis auf zwei Israelis wurden alle Geiseln freigelassen. Nach mehr als drei Monaten wurden die beiden Männer schließlich gegen 13 syrische Soldaten ausgetauscht (Gero 1999, 68). Am 29. Oktober 1972, also nur wenige Wochen nach dem Attentat bei den Olympischen Spielen, gelang es zwei Geiselnnehmern, durch die Entführung einer Lufthansa-Maschine die drei Terroristen, die die Schießerei in Fürstenfeldbruck überlebt hatten, aus der Haft frei zu pressen. Die Bundesregierung erfüllte die Forderung der beiden Luftpiraten, ohne zuvor die israelische Regierung zu konsultieren. Die drei befreiten Attentäter reisten nach Tripolis, wo sie mit Jubel empfangen wurden und auf einer Pres-

sekonferenz über den Anschlag berichteten. Bei der Entführung einer Maschine der British Airways im November 1974 waren die Verantwortlichen hingegen zunächst nicht bereit, die in verschiedenen Ländern im Gefängnis einsitzenden Kampfgenossen der palästinensischen Entführer auf freien Fuß zu setzen. Um ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen, brachten diese daraufhin eine Geisel um und drohten mit weiteren Erschießungen. Daraufhin wurden in Ägypten und den Niederlanden 15 Häftlinge freigelassen (Gero 1999, 77).

Vor allem die »Volksfront zur Befreiung Palästinas« schien sich damals darauf spezialisiert zu haben, Flugzeuge für ihre Anschläge zu nutzen (Vowinkel 2005). Entführungen garantierten eine enorme Medienaufmerksamkeit, die neben der hohen Opferzahl nicht zuletzt auch damit in Zusammenhang stand, dass Flugzeuge als Symbol für die technische Beherrschbarkeit der Elemente schon immer eine besondere Faszinationskraft besaßen und Fliegen bzw. Flugreisen für viele Menschen (noch) ein Wunschtraum war. Radikale politische Gruppierungen wussten diese Aufmerksamkeit für ihre Belange und Forderungen zu nutzen. Neben Entführungen wurden Flugzeuge (bevorzugt Maschinen der israelischen Fluggesellschaft El Al oder Flüge mit Ziel Tel Aviv) auch am Boden angegriffen, waren Ziel von Sabotageakten in der Luft oder wurden spektakulär gesprengt. Gestalteten sich die Verhandlungen über den Austausch von Gefangenen bei Entführungen schleppend, verliehen Entführer ihren Forderungen nicht selten durch die brutale Erschießung von Geiseln Nachdruck. Eine besonders grausame Aktion starteten palästinensische Terroristen im Dezember 1973 auf dem Flughafen Leonardo da Vinci in Rom. Zunächst nahmen sie im Flughafengebäude mehrere Geiseln. Dann setzten sie auf dem Flugfeld eine am Boden stehende PanAm-Maschine in Brand. In den Flammen kamen 30 Menschen ums Leben, die sich im Inneren des Flugzeugs befanden. Gemeinsam mit ihren Geiseln bestiegen sie daraufhin eine Boeing 737 der Lufthansa, erschossen auf dem Weg einen Zollbeamten und zwangen den Piloten, Richtung Athen zu starten. Dort forderten sie von der Regierung die Freilassung von zwei inhaftierten Terroristen, erschossen eine Geisel und drohten an, das Flugzeug über der Stadt abstürzen zu lassen. Nachdem die griechische Regierung nicht auf die Forderungen einging, flog die Maschine schließlich nach Kuwait, wo sich die Entführer ergaben.

Diese Beispiele aus der ersten Hälfte der 1970er Jahre verdeutlichen das Bedrohungspotential von Flugzeugen, die sich in der Hand von Terroristen befanden. In der BRD wurde die Ankündigung von »Aktionen aus der Luft« im Vorfeld des Prozesses gegen die RAF daher durchaus ernst genommen. Konnten schon keine Präventivmaßnahmen gegen Entführungen ergriffen werden, so bereitete sich der Staat zumindest mit allerlei baulichen Vorkehrungen auf

terroristische Aktionen vor, die im Zusammenhang mit dem Prozess zu erwarten waren. So war beim Bau des Prozessgebäudes beispielsweise auch die Möglichkeit eines Befreiungsversuchs aus der Luft in Betracht gezogen worden. Um zu verhindern, dass Befreier mit einem Hubschrauber auf dem Dach der Mehrzweckhalle oder des Gefängnistraktes landen konnten, waren diese mit Stahlnetzen überspannt worden (StgZ 04.09.2003). Gegen den Versuch, inhaftierte Terroristen freizupressen, gab es jedoch keine wirksamen Maßnahmen. Das zeigte sich zwei Jahre später, als im Herbst 1977 zuerst Hanns-Martin Schleyer und dann eine Lufthansa-Maschine mit Urlaubern aus Mallorca entführt wurden, um sie gegen die in Stammheim einsitzenden RAF-Mitglieder auszutauschen, die wenige Monat zuvor zu lebenslänglichen Freiheitsstrafen verurteilt worden waren.

Dass ein kleines Sportflugzeug, das während der Eröffnung des Prozesses gegen die RAF über Stammheim flog, vom Bundesgrenzschutz als Bedrohung eingestuft und auf den Boden geholt wurde, lag vermutlich nicht zuletzt daran, dass in den vorangegangenen Jahren Flugzeuge zunehmend als Werkzeug zur Durchsetzung terroristischer Zwecke dienten. Die zielstrebig anfliegende und dann eine Schleife drehende *Piper 18* wurde von den Sicherheitsbeamten, die neben vielen anderen Szenarien auch auf einen Befreiungsversuch aus der Luft eingestellt waren, daher als Gefahr eingeschätzt. Tatsächlich war die Kurve über Stammheim allerdings eher eine sich selbst erfüllende Prophezeiung: Die beiden Männer waren auf dem Weg in den Schwarzwald, um dort Luftaufnahmen anzufertigen, und überflogen dabei zufällig das Gelände der Haftanstalt. Sie erinnerten sich an Berichte über die zusätzlichen Baumaßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen für den Prozess und beschlossen kurzerhand, sich davon selbst ein Bild zu verschaffen. Ob sie tatsächlich auch fotografiert haben und wo die (materiellen) Bilder abgeblieben sind, für die sie vom Bundesgrenzschutz verfolgt wurden, ist in den Quellen nicht vermerkt.



JVA Stammheim



Aufnahmen mit dem Reihenbildner, ©Bundesarchiv

Luftaufnahme

An Bord der Maschine, die über Stammheim flog, befand sich eine Kamera. Es handelte sich um ein Modell, das Victor Hasselblad 1941 im Auftrag des schwedischen Militärs für die Luftaufklärung entwickelt hatte. Zwar war Schweden im Zweiten Weltkrieg neutral geblieben, doch die Besetzung der skandinavischen Nachbarländer durch die deutsche Wehrmacht führte in Schweden zur Mobilisierung und militärtechnischen Aufrüstung. Als dem schwedischen Militär 1940 eine Kamera in die Hände fiel, mit denen die Flugzeuge der deutschen Luftwaffe ausgerüstet waren, bat sie den ausgewiesenen Fotoexperten Hasselblad um einen Nachbau. Dieser konstruierte

daraufhin zunächst eine Handkamera mit Wechselobjektiven für das Format 7x9 und baute 1941 dann die Kamera *SKa4* für größere Formate (12x12 und 18x24), die sich fest in einem Flugzeug installieren ließ und mit einem austauschbaren Filmmagazin ausgestattet war.

Luftaufnahmen wurden bereits im Ersten Weltkrieg verwendet, um Gelände zu erkunden oder Truppenbewegungen des Feindes zu beobachten. Wurden zu Beginn aus Ballons oder Aufklärungsflugzeugen noch Einzel- oder Rundblickaufnahmen vom Schlachtfeld angefertigt, so ermöglichte ab 1915 Oskar Messters automatischer *Reihenbildner* einen zusammenhängenden Geländestreifen von etwa 60 km Länge und 2,4 km Breite aus einer Flughöhe von 2500 m fortlaufend zu fotografieren. Für die taktische Kriegsplanung lieferte diese Erkundung aus der Luft wertvolle Informationen über gegnerische Stellungen und Truppenbewegungen. Eine Bewaffnung der Flugzeuge erfolgte ebenfalls 1915, nachdem ein Verfahren gefunden worden war, das eine Beschädigung der Flugzeugpropeller durch die Kugeln der dahinter befestigten Maschinengewehre verhinderte. Hierzu wurden an den Propellerblättern Metallplatten angebracht, ihre Form und Stellung verändert sowie ein bereits 1913 von dem Schweizer Ingenieur Franz Schneider patentiertes Unterbrechergetriebe eingebaut, das Maschinengewehr und Propellergetriebe so synchronisierte, dass beim Vorbeiziehen der Propellerblätter das Feuer eingestellt wurde. Beide aviatorischen Ausrüstungen kombinierte Oskar Messters später in seiner *Maschinengewehrkamera*, die in der Ausbildung von Luftkampf-Schützen als Zielübungsgerät diente. ◀3

Als die Bilder noch aus Heißluftballons aufgenommen wurden, war es anfangs notwendig, die gesamte Laborausrüstung mitzunehmen, da die fotografische Platte nass in die Kamera eingelegt und nach der Belichtung sofort entwickelt werden musste. Drüber hinaus löste das aus dem Ballon ausweichende Gas nicht selten chemische Reaktionen aus, so dass die Aufnahme am Ende schwarz war (Lippert 2004, 172). Mit der Einführung eines Trockenplattenverfahrens bzw. von Zelluloid als Trägermaterial wurde das Fotografieren aus der Luft jedoch einfacher und dementsprechend nahm auch die Zahl solcher Aufnahmen zu. Durch eine Automatisierung des Auslösers und die Verringerung des Gewichts der Ausrüstung war es schließlich sogar möglich, Fotokameras an Drachen oder Tauben zu befestigen, um auf diese Weise Luftbilder herzustellen, ohne als Fotograf selbst in einen Ballon steigen zu müssen.

Der Fotograf Nadar war ein begeisterter Ballonfahrer. Als Mitbegründer der Gesellschaft zur *Förderung der Luftfahrt mit Maschinen, die schwerer sind als Luft* unterstützte er die Entwicklung von Fluggeräten und sammelte hierfür mit Rundflugangeboten in seinem Ballon *Le Géant* Geld. Es war Nadar, der 1858 die erste Luftaufnahme anfertigte, und seine Fotografien waren optische Sensationen, weil sie die Welt in einer bisher unbekanntem Perspektive zeigten. ◀4 Auch ihre Bedeutung für die militärische Aufklärung war schnell offensichtlich und bereits 1859 lieferte Nadar der französischen Armee, die zu jener Zeit im zweiten italienischen Unabhängigkeitskrieg auf der Seite seines Verbündeten Sardinien kämpfte, Bilder von den gegnerischen Stellungen, die aus einem Ballon aufgenommen worden waren. Für eine systematische Feindbeobachtung waren allerdings lenkbare Fluggeräte notwendig. Schon bald nach den ersten erfolgreichen Flugversuchen wurden daher auch Flugzeuge in den Dienst des Militärs gestellt, die im Ersten Weltkrieg zunächst vor allem im Rahmen der Luftaufklärung zum Einsatz kamen. Mit einer Kamera an Bord konnten die Stellungen der feindlichen Truppen erkundet, ihre Bewegungen dokumentiert und der Artilleriebeschuss korrigiert werden. Gegen Ende des Krieges flogen die Kriegsgegner mindestens zweimal täglich die Front ab, um das Gelände zu fotografieren und Veränderungen anhand der Bilder zu analysieren.



Julius Neubronners fotografierende
Brieftaube



Luftaufklärung im Ersten Weltkrieg

Durch die Einführung von Luftaufnahmen änderte sich jedoch nicht nur die Art der Kriegsführung: Die neue Sehweise beeinflusste die künstlerische Bildersprache und das theoretische Denken (hierzu ausführlich Asendorf 1997); der Einsatz von Luftbildkameras revolutionierte außerdem Messverfahren und eröffnete neue Forschungsmethoden. So liefern Luftaufnahmen beispielsweise Hinweise auf archäologische Fundstätten, indem sie im Bodenbewuchs systematische Färbungen und Strukturen wie Kreise, Linien oder Rechtecke sichtbar machen. Diese Zeichnungen in der Vegetation gehen auf

Unterschiede in der Bodenbeschaffenheit zurück, die durch vom Erdreich verdeckte Wege, Gräben oder Mauerreste entstanden sind. Grundlegend für die Herausbildung der Luftbildarchäologie, die sich in den 1920er Jahren als wissenschaftliche Methode der Feldforschung etabliert hat, waren dabei nicht zuletzt die Aufklärungsfotos aus dem Ersten Weltkrieg. So lieferten beispielsweise Aufnahmen, die bei der Luftaufklärung des Kriegsschauplatzes in Palästina fotografiert wurden, wichtige Anhaltspunkte für die vorderasiatische Archäologie. Die Auswertung von Luftbildern aus dem Zweiten Weltkrieg brachte hingegen Spuren frühsteinzeitlicher Siedlungen in Süditalien an den Tag. Auf einem anderen Foto, das ein im süditalienischen Foggia gestarteter Luftaufklärer aufgenommen hat, blieben die materiellen Hinterlassenschaften hingegen unentdeckt: Das am 4. April 1944 aus 7000 Metern Höhe fotografierte Konzentrationslager Auschwitz wurde lediglich im Hinblick auf das im Bau befindliche Buna-Werk der IG Farben ausgewertet.◀5 Die Vernichtungsanlage, die Schlange vor dem Eingang zur Gaskammer, die ephemeren Fußspuren im Schnee ließen sich weder militärisch noch archäologisch deuten.◀6

Auch die Messung von Schadstoffen in Luft, Wasser und Böden findet zunehmend auf der Grundlage von Luftaufnahmen statt. Wurde anfangs noch mit entsprechenden Spezialkameras und -filmen aus dem Flugzeug fotografiert und die Bilder dann spektroskopisch ausgewertet, wird die Erde heute hauptsächlich aus dem All beobachtet. Als in den 1970er Jahren die ersten Erdbeobachtungssatelliten für zivile Einsatzzwecke zur Verfügung gestellt wurden, war von einem satellitengestützten Umwelt-Monitoring, wie es heute praktiziert wird, allerdings noch nicht die Rede. Die Idee des Umweltschutzes begann sich damals erst langsam zu formieren und der Einsatz von Satellitentechnologie zur Beobachtung von Umweltphänomenen war für die mit der Raumfahrt

beschäftigten Institutionen zunächst noch undenkbar. Spätestens mit dem Start des europäischen Raumlabors *Spacelab*, das 1983 seine erste Mission ins All flog, standen dann jedoch Versuche zur Erdbeobachtung auf dem Forschungsprogramm (Froehlich 1983, Kapitel 5, 56f.). Die *Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt* (heute: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) testete die Kameras, die hierfür vorgesehen waren, zunächst in Flugzeugen – und engagierte hierfür unter anderem die beiden Männer, die wenige Jahre zuvor mit einer Kamera über Stammheim geflogen waren.

Luftaufnahmen sind schließlich ein wichtiges Element der Photogrammetrie, einem Messverfahren zur Bestimmung der räumlichen Lage oder Form von Objekten. So werden beispielsweise zur Herstellung von topografischen Karten Luftbilder aufgenommen, anhand von Orientierungspunkten zu einem Bildverband zusammengefügt und die Zentralperspektive der Fotos rechnerisch für die planimetrische Darstellung ausgeglichen. Werden die Luftaufnahmen mit den entsprechenden Auswertungsgeräten stereoskopisch bearbeitet, so lassen sich auch dreidimensionale Modelle rekonstruieren. Neben der Herstellung von Landkarten und -modellen findet die Luftbildphotogrammetrie beispielsweise bei der Vermessung von Mülldeponien oder in der Land- und Forstwirtschaft ihre Anwendung.

Für Luftbildmessungen waren auch die beiden Männer im Einsatz, die im Mai 1975 über Stammheim flogen. Sie hatten von einem Ingenieurbüro den Auftrag erhalten, »im Schwarzwald Luftaufnahmen von Industrieanlagen anzufertigen« (BNN 22.05.1975), und waren dabei ins Visier des Bundesgrenzschutzes geraten, der darauf eingestellt war, terroristische Aktionen aus der Luft abzuwehren.



Auschwitz am 25. August 1944

Bedrohung von oben (Luftraum)

Die *Piper 18* über Stammheim versetzte den Bundesgrenzschutz nicht nur aufgrund des Prozessbeginns gegen die RAF in Abwehrbereitschaft. Flugzeuge stellen trotz ihrer Faszinationskraft immer auch ein Bedrohungspotential dar und spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg stehen Flugzeuge nicht mehr nur für den Traum vom Fliegen, für technische Beherrschbarkeit der Elemente oder die Überwindung und Kompression von Raum, sondern auch für die Angreifbarkeit aus der Luft. Der Luftkrieg hatte deutlich gemacht, dass es gegen feindliche Angriffe von oben kaum wirksame Abwehrmöglichkeiten gibt. Vielen Deutschen saß in den 1970er Jahren die Erfahrung des Bombenkriegs, für den die deutsche Luftwaffe mit der Bombardierung von Guernica, Warschau, Rotterdam oder Coventry ein Vorbild geliefert hatte, noch in den Knochen, und die Bilder vom Vietnamkrieg führten die Bedrohung und den Terror, den Flugzeuge verbreiten können, erneut mit großer Wirkung vor Augen.

In einem Luftkrieg, dessen theoretische Grundlage 1921 von Giulio Douhet, einem italienischen Fliegeroffizier, formuliert wurde, sollen verlustreiche Stellungskämpfe verhindert werden. Ziel eines Luftkrieges ist es, direkt ins gegnerische Hinterland vorzudringen, um dort Kommandozentralen, Rüstungszentren und Verkehrswege zu zerstören und gegebenenfalls mit Angriffen gegen die Zivilbevölkerung den Gegner zu demoralisieren (Asendorf 1997, 208f.). Die Abwehr solcher Luftangriffe ist schwierig und setzt die frühzeitige Ortung des gegnerischen Flugzeugs sowie eine wirksame Verteidigung voraus. Hierfür wurden (und werden) Radaranlagen, Flakgeschütze, Scheinwerferbatterien und Abfangjäger eingesetzt, die wiederum zu Änderungen in der Angriffsstrategie führten. So kam es im Zweiten Weltkrieg zunehmend zum Einsatz von Flugzeugverbänden und Bomberketten, die Flächenangriffe im Sekundetakt flogen und eine große Zahl Zivilopfer forderten (a.a.O., 239).

Das Bedrohungspotential von Flugzeugen, das im Luftkrieg so deutlich zum Vorschein kommt, machten sich in den 1970er Jahren etliche Flugzeugentführer zu Nutze. Sie drohten damit, die gekaperten Maschinen – wie die Kamikaze-Flieger im Zweiten Weltkrieg – über sensiblem Gelände zum Absturz zu bringen. Im Januar 1972 unterstrich beispielsweise der Entführer einer TWA-Maschine, die von Los Angeles auf dem Weg nach New York war, seine Forderung nach Lösegeld, Straferlass sowie der Freilassung von Angela Davis mit der Drohung, das Flugzeug in den TWA-Terminal am John F. Kennedy-Flughafen stürzen zu lassen (Killen 2006, 34). Bei der Entführung eines Flugzeugs der Southern Airways im November des gleichen Jahres kündigten die drei Luftpiraten sogar mehrfach an, dieses in ein Kernkraftwerk in Tennessee rasen zu

lassen (a.a.O., 31). Die Maschine kreiste während der Verhandlungen auch über dem Landsitz von Präsidenten Nixon (Gero 1999, 38). Und bei der bereits geschilderten Geiselnahme im Dezember 1973, die in der Abflughalle des Flughafens in Rom begann, drohten die Mitglieder der palästinensischen Befreiungsfront, die entführte Lufthansa-Maschine über der Großstadt Athen zum Absturz zu bringen. Mit solchen Szenarien, die auf eine Vergrößerung des Schadens und der potentiellen Opferzahlen zielten, versuchten die Entführer, ihren Forderungen zusätzlich Nachdruck zu verleihen. Das Absturz- bzw. Angriffsszenario selbst ging dabei auf strategische Überlegungen aus dem Luftkrieg zurück, aus dem sich auch sein Bedrohungspotential speiste.

Während bei Erpressungsversuchen der Kontakt mit den Sicherheitsbehörden eine notwendige Voraussetzung ist, um Forderungen stellen zu können, geht es im Kriegsfall gerade darum, für diese unbemerkt zu bleiben, um einen Abschuss zu vermeiden. Die neue Dimension des Raumes, die der Luftkrieg eröffnete, bot den Angreifern zunächst Schutz. Doch die militärische Abwehr wurde rasch an die Ausweitung des umkämpften Gebietes, an seine Potenzierung in den Raum hinein, angepasst, indem sich die Verteidigung nicht mehr auf eine Frontlinie oder Grenzfläche beschränkte, sondern auf die Raumdeckung verlegte. Hierfür wurde in den 1930er Jahren mit der Radartechnik ein Hilfsmittel zum Erkennen von Flugzeugen entwickelt, die für das bloße Auge nicht sichtbar waren. Die strategische Planung von Luftangriffen zielt(e) in der Folge ebenso wie die technische Verbesserung der Flugzeuge auf deren Tarnung. Flogen angreifende Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg zunächst noch im Tiefflug unter dem gegnerischen Radar hindurch, um nicht geortet zu werden, oder nahmen große Umwege in Kauf, um Radaranlagen zu umfliegen, so wurden später Täuschkörper wie Düppel oder *flares* verwendet, die auf den Radargeräten Falschbilder erzeugen und dadurch die Flugabwehr in die Irre leiten. Bei den Tarnkappenflugzeugen, die gegenwärtig verwendet werden, um ein Gebiet unbemerkt zu überfliegen, sorgen hingegen die Form und Oberflächenbeschaffenheit der Maschinen für eine extreme Verringerung des Radarechos, das die Maschinen erzeugen.

Auch heute findet die Luftüberwachung auf Basis des Radarprinzips statt. In der zivilen Luftfahrt werden dabei allerdings nicht alle Bereiche des Luftraums kontrolliert. In zwei der sieben Klassen, in die der deutsche Luftraum unterteilt ist, können Flüge durchgeführt werden, ohne eine Freigabe zu benötigen oder von der Flugsicherung überwacht zu werden. Voraussetzung dafür ist, dass es sich um Flüge nach Sichtflugregeln handelt (Flüge, die nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, unterstehen immer der Kontrolle der Flugsicherung). Der unkontrollierte Luftraum (Klasse F und G) befindet sich zwi-

schen dem Boden und einer Höhe von 2500 Fuß über Grund (diese Höhengrenze kann in der Umgebung von größeren Flugplätzen niedriger sein). Auch viele kleinere Flugplätze fallen in die Kategorie des unkontrollierten Luftraums und werden daher nicht überwacht. Trotz der detaillierten Gliederung in Sektoren, die durch Kontrollzentralen mit Radar überwacht werden, gibt es im Luftraum also Bereiche, in denen Flugzeuge starten, landen und Schleifen drehen können, ohne dieses Vorhaben zuvor ankündigen zu müssen oder von den Kontrollinstanzen dabei überhaupt wahrgenommen zu werden.

Für die Kurve, die das Sportflugzeug im Mai 1975 über Stammheim flog, war keine Freigabe notwendig. Die Maschine war von einem unkontrollierten Flugplatz gestartet und befand sich auch über Stammheim im unkontrollierten Luftraum. Dass der Bundesgrenzschutz auf den Plan trat, ohne dass die Maschine gegen irgendwelche Regeln verstoßen hatte, verweist ein weiteres Mal auf die angespannte Sicherheitslage in jenen Tagen sowie auf die potentielle Bedrohung, die von Flugzeugen ausgeht. Trotz der enormen Sicherheitsmaßnahmen in, um und über der Haftanstalt erschien die *Piper 18* den Sicherheitsbeamten als ernstzunehmende Gefahr.

Der Überflug hatte Folgen. Nicht für die beiden Männern, die nach einer kurzen polizeilichen Untersuchung wieder den Rückflug zu ihrem Heimatflughafen antreten durften, sondern für die Kontrolle des Luftraums. Für den Zeitraum des Prozesses wurden die Überflugsbestimmungen verschärft: der Schauplatz musste fortan im Umkreis von einer Seemeile umflogen und dabei eine Mindestflughöhe von 3500 Fuß (= 1300 m) eingehalten werden.◀7

Ein Vorfall jüngerer Datums führte hingegen zu deutlich schärferen Konsequenzen – und verdeutlicht damit das nochmals gestiegene Bedrohungspotenzial, das Flugzeuge seit dem 11. September 2001 darstellen. Nachdem im Januar 2003 eine Cessna um die Hochhäuser der Frankfurter Innenstadt gekreist und schließlich von Abfangjägern der Luftwaffe zur Landung gezwungen worden war, brachte die rot-grüne Bundesregierung in direkter Reaktion ein neues »Luftsicherheitsgesetz« auf den Weg. Dieses sah als äußerste Maßnahme den Abschuss von Flugzeugen vor: »Wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll«, so wird in § 14 Absatz 3 des Luftsicherheitsgesetzes vom 11.01.2005 formuliert, ist die »unmittelbare Einwirkung mit Waffengewalt« zulässig. Aufgrund seiner Unvereinbarkeit mit dem Grundgesetz erklärte das Bundesverfassungsgericht diesen Absatz im Dezember 2006 jedoch für nichtig.

Im Vergleich mit der Abschussoption, die durch ein über Frankfurt kreisendes Sportflugzeug gesetzlich festgelegt wurde, nehmen sich die Maßnahmen im Jahr 1975 geradezu niedlich aus. »Wir hätten euch verfolgt, bis euch der

Sprit ausgegangen wäre« (BNN 22.05.1975) schilderte einer der Hubschrauberpiloten den beiden zur Landung gezwungenen Männern das Szenario des Bundesgrenzschutzes. Und selbst dieses Vorgehen wurde damals in der Öffentlichkeit als übertrieben empfunden, schließlich sei »ein Privatflugzeug mit der deutlichen Kennung D-ELNI keine ›fliegende Untertasse«, so die Badischen Neusten Nachrichten, »die man nicht innerhalb von sieben Minuten identifizieren könnte« (BNN 22.05.1975).

Anmerkungen

- 01► In einem Statement aus dem Gefängnis äußerten sich die inhaftierten RAF-Terroristen zustimmend zur Aktion des »Schwarzen September«, die den antiimperialistischen, antifaschistischen und internationalistischen Kampf dorthin (ins ehemalige Nazideutschland) zurückgetragen habe, von wo er ausgehe, und beschuldigten bundesdeutsche Politiker, das Massaker begangen und die ›Liquidierung der Juden‹ billigend in Kauf genommen zu haben. Als direkte Reaktion auf den misslungenen Befreiungsversuch wurde noch im September 1972 beim Bundesgrenzschutz die Antiterrorereinheit GSG 9 gegründet.
- 02► Die beiden anderen Terroristen, beides Frauen, wurden zu lebenslanger Haft verurteilt, kamen später jedoch im Zuge eines Gefangenen austauschs wieder auf freien Fuß. Zwei spätere Ministerpräsidenten waren an der Befreiungsaktion beteiligt: Ehud Barak, der die Operation leitete, und Benjamin Netanyahu. Wenige Tage später schossen japanische Terroristen in der Ankunftshalle des Tel Aviver Flughafens als ›Vergeltung‹ wahllos in die Menge und töteten dabei 26 Menschen, 70 wurden verletzt.
- 03► Mit der Fernstechnik konnten Kameras dann in Bomben montiert werden, um deren Treffgenauigkeit zu kontrollieren.
- 04► Ähnliche Aufsichten auf Städte finden sich allerdings bereits in der niederländischen Kunst des 17. Jahrhunderts, als Malerei und Kartographie miteinander verbunden wurden (vgl. Alpers 1998). So überführt Jan Micker in seiner *Ansicht von Amsterdam* den zeichnerischen Charakter der Karte in ein Gemälde aus der Vogelperspektive, das sogar die Schatten der Wolken über Amsterdam festhält.
- 05► Die I.G. Farbindustrie entstand 1925 aus einem Zusammenschluss von drei Chemieunternehmen, darunter auch Afga. Afga stellte bereits im Ersten Weltkrieg das Filmmaterial für die Luftaufklärung her und war seit der Gründung der IG Farben für den Bereich Fotochemie zuständig.
- 06► Eine eindruckliche Auseinandersetzung mit diesem Foto findet sich in Harun Farockis Film *BILDER DER WELT UND INSCHRIFT DES KRIEGES* (1988). Die Aufnahme wird zusammen mit über 5 Millionen anderen Aufklärungsfotos in den *Aerial Reconnaissance Archives* der Keele University aufbewahrt, die seit 2004 online zugänglich sind.

07►Stefan Aust weist in seiner 1985 veröffentlichten Dokumentation über die Geschichte der RAF fälschlicherweise darauf hin, dass der Luftraum über Stammheim ab dem 1. Verhandlungstag gesperrt war (1989, 323).

Literatur

Alpers, Svetlana (1998) Kunst als Beschreibung. Holländische Malerei des 17. Jahrhunderts. Köln: DuMont.

Asendorf, Christof (1997) Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Wien, New York: Springer.

Aust, Stefan (1989) Der Baader-Meinhof-Komplex. München: Knauer.

Froehlich, Walter (1983) Spacelab. An International Short-Stay Orbiting Laboratory. <http://history.nasa.gov/EP-165/ep165.htm> (Update: 06.08.2006).

Gero, David (1999) Flüge des Schreckens. Anschläge und Flugzeugentführungen seit 1931. Stuttgart: Motorbuch Verlag.

Kedar, Benjamin (1999) The Changing Land Between the Jordan and the Sea: Aerial Photographs from 1917 to the Present. Detroit: Wayne Univ. Press.

Killen, Andreas (2006) 1973 Nervous Breakdown. Watergate, Warhol, and the Birth of Post-Sixties America. New York: Bloomsbury.

Lippert, Werner (2004) Das Neue Sehen – die Fotografie als Impulsgeber und Zeuge der Fliegerei. In: Die Kunst zu fliegen in Film und Fotografie (Ausstellungskatalog). Hrsg. v. NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf. Düsseldorf. S. 169-198.

Parks, Lisa (2005) Cultures in Orbit. Satellites and the Televisual. Durham/London: Duke Univ. Press.

Virilio, Paul (1989) Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung. Frankfurt/M.: Fischer.

Vowinckel, Annette (2005) Skyjacking. Das Flugzeug als Waffe und Ikone des Terrorismus. In: Zur Vorstellung des Terrors: Die RAF-Ausstellung (Ausstellungskatalog). Hrsg. v. Klaus Biesenbach. Göttingen: Steidl. S. 150-152.

Wunschik, Tobias (2007) Baader-Meinhof international? In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 40 (01.10.2007). <http://www.bundestag.de/dasparlament/2007/40-41/beilage/005.html>.

Sonstige Quellen

Badische Neuste Nachrichten 22.05.1975 (BNN)

Stuttgarter Zeitung 04.09.2003 (StgZ)

Chip online 14.09.2007 (RAF-Knäste in Google Earth) http://images.google.nl/imgres?imgurl=http://www.chip.de/ii/135927772_d4d3c7bab1.jpg&imgrefurl=http://www.chip.de/bildergalerie/Gefaengnisse-der-RAF-Mitglieder-Galerie_28779516.html

DFS Deutsche Flugsicherung: <http://www.dfs.de/dfs/internet/deutsch/index.html>

Luftrecht-online: <http://www.luftrecht-online.de/einzelheiten/uebersicht.htm>

Yad Vashem on-line exhibitions (Aerial Photographs of Auschwitz): http://www1.yad-vashem.org/exhibitions/album_auschwitz/air_photo/air_photographs.html

Bilder der Welt und Inschrift des Krieges (Harun Farocki, BRD 1988, 75 min)

FLUGBILDER IN KATASTROPHENFILMEN ODER: WIE DAS KINO DEN MENSCHEN DEN TRAUM VOM FLIEGEN ZURÜCKGIBT

Im folgenden Beitrag geht es darum zu zeigen, dass sich der alte Traum vom Fliegen, von den »echten« Flugzeugen, »echten« Flugplätzen, »echten« Stewardessen und »echten« Startbahnen, im Laufe der Zeit wegbewegt hat. Und dass dieser alte Traum schon bald darauf im Kino eine neue Bleibe gefunden hat. Und seit dem fragt sich das Kino »Kann ich wirklich fliegen?« Die Idee von einer Wanderschaft des ›Traums vom Fliegen‹ wird von Edgar Morin in *Le cinéma où l'homme imaginaire* (1956) angesprochen. Auf Morins Überlegungen über Kino und Flugzeug soll im folgenden zunächst kurz eingegangen werden. Im Anschluss daran wird ein in der Filmgeschichte berühmtes und vielfach variiertes (Flug-)Bild aufgegriffen – der Angriff der Flugzeuge auf King Kong auf dem Empire State Building. Von hier aus soll ein Bogen zu einigen gängigen Flugbildern in aktuellen Katastrophenfilmen geschlagen werden, um dabei ansatzweise zu klären, wie sich das Kino des 21. Jahrhunderts in Bezug auf den alten Traum vom Fliegen positionieren ließe.

Kino und Flugzeug

Als technische Erfindungen haben Kino und Flugzeug eine gemeinsame Geschichte. Aus anthropologischer Sicht stellt Edgar Morin 1956 im ersten Kapitel von *Le cinéma où l'homme imaginaire* die Frage, was der Kinematograph und das Flugzeug am Ende des 19. Jahrhunderts dem Menschen bringen. Das Flugzeug erfüllt den alten Traum des Menschen, sich von der Erde loszureißen. Wohingegen der Kinematograph die Erde, genauer gesagt die »Objekte der Welt«, zugänglich macht. Dieses Verständnis des Kinematographen wird mit Verweis auf Pioniere der Kinematografie wie z.B. Muybridge und Marey begründet, die vor 1896 – zumindest wird dies von Morin behauptet – nur stets vom wissenschaftlichen Nutzen des Kinematographen sprachen.

»Während das Flugzeug sich von der Welt der Objekte entfernte, strebte der Kinematograph nichts anderes an, als diese wiederzuspiegeln, um sie besser überprüfen zu können. Für Muy-

bridge, Marey, Démeny sind der Kinematograph und seine unmittelbaren Vorgänger wie der Chronophotograph, Forschungswerkzeuge, ›um die Phänomene der Natur zu studieren‹; sie ›leisten denselben Dienst wie für den Anatomen das Mikroskop‹. Alle Kommentare vor 1896 beziehen sich nur auf die wissenschaftliche Zukunft des Apparats der Brüder Lumière, die noch 25 Jahre später das Kino für eine zufällige Begleiterscheinung hielten« (Morin 1958, 9f).

Das Spitzfindige und Interessante an Morins Text ist nun, dass er die Zuordnungen Flugzeug / Himmel und Kinematograph / Erde nicht nur setzt, sondern auch gleichsam verschiebt, indem er dem »Kinematographen« das »Kino« – als Lichtspiel und Vergnügungseinrichtung – an die Seite stellt.

Bis sich das Kino als Lichtspiel etabliert, hat das Flugzeug den Luftraum zur Verlängerung der Erde gemacht. Experimente und Schaustückchen gibt es weiterhin, aber längst hat sich der Traum vom Fliegen dem militärischen und strategischen Nutzen untergeordnet. Losgelöst vom Flugzeug, besteht der Traum vom Fliegen jedoch weiter (als anthropologisches Grundprinzip oder Mythos, sei einmal dahingestellt) und wird vom Kino als Lichtspiel verwirklicht.

»Als die Brüder Lumière noch immer nicht an die besondere Bestimmung des Lichtspiels glaubten, war der Luftraum bereits zivilisiert, nationalisiert, schiffbar gemacht. [...] Immer noch gibt es den Traum [vom Fliegen, S.N.], immer noch treten Pioniere und Helden auf, doch jedes Abenteuer kündigt eine Ausbeutung an. Dem Flugzeug ist es nicht gelungen, sich von der Erde zu lösen. Es hat sie nur bis in die Stratosphäre ausgedehnt und die Entfernungen verkürzt. [...] Die Flugmaschine hat sich folgsam der Maschinenwelt eingefügt, aber ›die durch den Film geschaffenen Werke, die Visionen der Welt, die sie darstellen, haben auf eine schwindelerregende Weise die Wirkungen der Mechanik und alle Beweggründe des Kinos überschritten‹ (G. Cohen-Séat). Der Film erhob sich in einen Traumhimmel, immer höher, bis zur Unendlichkeit der Sterne – der ›Stars‹ –, von Musik umwozt, bevölkert von anbetungswürdigen und erschreckenden Gestalten, der irdischen Wirklichkeit entflohen, deren Diener und Spiegel er allem Anschein nach hätte sein sollen« (Morin 1958, 10).

Morins Ausführungen stehen einerseits im Dienst der Einleitung, der Etablierung eines Ausgangspunkts zur Beschreibung der Beziehung von Mensch und

Kino, denn das mit »Kino und Flugzeug« überschriebene Kapitel ist das erste Kapitel von *Le cinéma où l'homme imaginaire*. Jenseits seiner Funktion als Einleitung enthält der Text aber eine Ordnung, welche die Positionen Himmel, Erde, Flugzeug, Kino, Kinematograph integriert und zueinander ins Verhältnis setzt (s. Abb.1). Aus dieser Ordnung, lassen sich vorläufig zwei

Abb. 1

19. Jahrhundert	20. Jahrhundert
Flugzeug/Himmel	Flugzeug/Erde
Kinematograph/Erde	Kino/Himmel

Klassen von Flugbildern unterscheiden. Erstens Flugbilder, die – metaphorisch gesagt – auf den Himmel verweisen und uns von der Erde losreißen. Und zweitens Flugbilder, die auf die Erde verweisen und dem Menschen (uns!) die Objekte der Welt zugänglich machen. Wie man sieht, spielen Himmel und Erde eine zentrale Rolle.❶ Diese Schnittstelle zwischen Himmel und Erde wird in KING KONG mit dem Bild von King Kong auf dem Empire State Building in Szene gesetzt.

King Kong im Kampf mit den Flugzeugen

In KING KONG (USA 1933, Merian C. Cooper, Ernest B. Schoedsack) wird der gleichnamige Riesenaffe von einer Armada Doppeldecker mit Gewehrsalven angegriffen und so lange beschossen, bis er sich nicht länger auf dem Turm des Empire State Buildings halten kann, in die Tiefe hinabstürzt und stirbt. Die Flugzeuge fliegen in Viererstaffeln auf die Turmspitze zu, feuern ab, drehen sich wie Kunstflieger (oder Spezialeinheiten) um die eigene Achse und nehmen dann erneut Kurs auf. Den Versuchen von King Kong, die anfliegenden Doppeldecker mit fuchtelnden Armbewegungen abzuwehren, haftet etwas kindliches an. Die Größenverhältnisse – der Riesenaffe und die winzigen Flugzeuge, die im Vergleich beinahe wie Spielzeuge wirken – verleihen der Szene etwas Humanes.

Bevor die Flugzeuge, die King Kong besiegen sollen, ins Bild kommen, sind sie zunächst Gegenstand des Dialogs. Sie werden als letzte Rettung eingeführt. »There is one thing, we can do: aeroplanes!« Das Bilderrepertoire des Anflugs auf King Kong weist unter anderem Bilder auf, die das Cockpit der Doppeldecker zeigen. Pilot und Schütze sprechen miteinander, was man nicht hören aber an den Mundbewegungen erkennen kann. Die Piloten haben weder Namen noch »ein Gesicht«, das man sich einprägt. Die Rettung wird nicht an die Kompetenz der Piloten geknüpft sondern an die Flugzeuge. Bevor die Flugzeuge zunächst als kleine Punkte neben King Kong am Himmel auftauchen, wird der Start gezeigt. Dieses Flugbild zeigt die Doppel-





decker erstmals, nachdem über sie gesprochen worden ist. Der Start des Flugzeugs ist im Prinzip der Moment, in dem wir uns von der Erde lösen. Dass nicht jedes beliebige Flugbild, das einen Start zeigt, automatisch beim Zuschauer das Gefühl des Abhebens hervorruft, muss nicht extra betont werden. In KING KONG dienen die Flugbilder vom Start der Doppeldecker primär der Hinführung auf den Kampf. Als King Kong die Spitze des Empire State Building fast erreicht hat, tauchen die Flugzeuge im Bild auf. Die Doppeldecker-Staffel umkreist den Turm. Als das erste Flugzeug die Staffel verlässt und Kurs auf den Turm nimmt, wechselt die Kameraperspektive in die Subjektive und, als würden wir als Zuschauer mitfliegen, kommt King Kong auf dem Turm immer näher auf uns zu. Unmittelbar vor der suggerierten Kollision mit dem Riesenaffen wechselt die Perspektive und der Film zeigt die Flugzeuge, die ihren Gegner beschießen und dann abdrehen. Die Illusion, selbst mitzufliegen, wird wenig später auch als freier Fall inszeniert, als einer der Doppeldecker von King Kong gegriffen wird und in die Tiefe hinabstürzt. Das »selbst mitfliegen« dürfte das von allen Flugbildern wohl bedeutendste sein. Der Mensch (Zuschauer) und das Fliegen (Kino) kommen sich hier am nächsten. »Film ist nicht ich sehe, Film ist ich fliege« heißt es, frei nach Nam June Paik, utopisch bei Paul Virilio. (Virilio 1984, 19)

Was lässt sich mit dem Bild von King Kong auf dem Empire State Building zeigen? Zum einen lassen sich einige Motive herausstellen, die man als Teil einer Grammatik der Flugbilder bezeichnen könnte, denn sie tauchen, wenn auch in un-

Abb. 2-7: KING KONG (1933) auf dem Empire State Building

terschiedlicher Weise, in der Filmgeschichte immer wieder auf. Mit dem Bild von King Kong auf dem Empire State Building vor Augen kann man andere Filme betrachten, um auf diese Weise zu klären, welches Verhältnis das Kino und der Traum vom Fliegen im 21. Jahrhundert einnehmen könnten.

Das 21. Jahrhundert und die (Katastrophen-)Filme des neuen digitalen Kinos

Die Filme des neuen digitalen Kinos halten sich nicht exakt an den Millennium-Wechsel. Sie kommen bereits am Ende des 20. Jahrhunderts ins Kino: in Gestalt von Katastrophen. Mitte der neunziger Jahre bildete der Film *INDEPENDENCE DAY* (USA 1995, Roland Emmerich) den Auftakt zu einer Staffel von Katastrophenfilmen, die mit sensationellen Flutwellen, überdimensionalen Raumschiffen, orkanartigen alles verschlingenden Stürmen oder kochenden Lavaströmen aufwartete.

Besteht die Attraktion von *INDEPENDENCE DAY* in der Präsenz eines überdimensionalen Objekts aus massivem Stahl, welches sinnbildlich für die Bedrohung New Yorks steht und die ganze Stadt und ihre Bewohner in Schatten hüllt, ist der eigentliche Star von *VOLCANO* (USA 1997, Mick Jackson) ein kochender Lavaström aus dem Erdinneren, der ganze Stadtteile von Los Angeles isoliert bzw. unter sich begräbt. In *ARMAGEDDON* (USA 1998, Michael Bay) ist die Bedrohung der Erde durch einen Meteor Anlass für die Zurschaustellung gewaltmächtiger, mitunter bis ins Abstrakte atomisierter Bildwelten sowie für die Darbietung ausgiebiger sog. »Actionrides«, die den Zuschauer audiovisuell somatisieren sollen. In *DEEP IMPACT* (USA 1998, Mimi Leder), einem Weltuntergangsfilm, der die Bedrohung der Erde durch einen Meteor mit einer Vater-Tochter-Geschichte verschränkt, bereitet der Plot die Plattform zur Präsentation einer gigantischen Flutwelle, die sämtliche Wahrzeichen New Yorks mitreißt und als absolutes Highlight des Films angesehen werden kann. In Filmen wie *TWISTER* (USA 1998, Jan de Bont), *THE PERFECT STORM* (USA 2000, Wolfgang Petersen) oder *THE DAY AFTER TOMORROW* (USA 2004, Roland Emmerich) sind Klimaverschiebung und schlechtes Wetter die Folie, auf der die Katastrophe in Gang kommt.

Von den Katastrophenfilmen der siebziger Jahre unterscheiden sich die Filme aufgrund der expliziten Zurschaustellung von Bildern, die vorgeben, einem neuen (digitalen) Kino anzugehören, das zuvor nie Gesehenes vorführt, den Zuschauer zum Staunen bringt, das größer, besser, weiter, schneller ist, als das Vorige. Die Filme zeichnen sich außerdem durch eine heute als neuartig empfundene Gewaltmacht der Bilder und Sounds aus, die den Zuschauer spürbar

über den Körper (Magen, Retina, Trommelfell) erreichen. Die Attacke auf den Körper des Zuschauers ist ein Effekt der Technologie (Bild-, Sound-, Raumtechnologie) in Abhängigkeit zur performativen Strategie der Filme. In den neunziger Jahren – und das wäre eine mögliche, die Katastrophenfilme des heutigen Kinos verbindende Neuheit – erhalten Sound Design und Visual Effects eine neue Wertigkeit. Auf der visuellen Ebene wird diese Verschiebung vom bloßen Einsatz digitaler Mittel hin zu ihrer expliziten Präsentation im Jahr 1991 eingeleitet durch *TERMINATOR II* (USA, James Cameron). Der Film zeigt eine Figur, den Terminator Modell T 1000, der sich unversehens in eine andere Gestalt verwandeln kann. Dieser faszinierende Effekt ist in die Filmgeschichte eingegangen und markiert eine Verschiebung der Wertigkeit von Visual Effects. ◀2 Bis dahin vor allem zur Unterstützung der Filmhandlung eingesetzt, werden die Visual Effects in *TERMINATOR II* selbst zur Attraktion. Die Technik dient hier nicht nur, sie wird vielmehr innerfilmisch in Gestalt der beschriebenen Terminator-Figur ausgestellt und bewundert. Auf der Soundebene gilt ähnliches, wenngleich das Sound Design für den Zuschauer schwerer greifbar und analysierbar ist. Für den *TERMINATOR II* wurde seitens der Produktion ein eigenes »Klangobjekt« produziert, welches zumindest unter den Sound Designern einen Diskurs über Klangkreationen hervorgebracht hat, der das Sound Design als Attraktion gleichfalls herausstellt. ◀3 Die Verschiebung von Sound Design und Visuals Effects von der bloßen Indienstnahme hin zur Attraktion verändert die Funktion der Bilder und ihre Wirkung. Das klassische Bild, welches sich widersetzt und gelesen sein will, und der klassische Ton, treten zurück zugunsten der Präsenz von Lärm, Geräusch, Farbe und Bewegung, der zirkulären Darbietung eines audiovisuellen Stroms.

Flugbilder in Katastrophenfilmen

Das Flugzeug als »letzte Rettung« und als Mittel zur Abwehr einer drohenden Katastrophe verweist auf *KING KONG* und ebenso auf die Katastrophenfilme des neuen digitalen Kinos. Um einen Meteor von seinem Kurs auf die Erde abzubringen, wird in *AMARGEDDON* ein Flugzeug – in diesem Fall eine Raumfähre der NASA – losgeschickt. In *INDEPENDENCE DAY* wird der Bedrohung durch Außerirdische mit F-18-Jets begegnet, mittels derer es in der globalen Luftschlacht zuletzt gelingt, in das außerirdische Raumschiff vorzudringen und es zu zerstören. In *THE PERFECT STORM* wird ein Hubschrauber eingesetzt, um die Schiffsbesatzung aus der Gewalt des Sturms zu befreien. Fungierten die Flugzeuge in *KING KONG* in einem transzendentalen Sinne, d.h. unabhängig von der Leistung

des Piloten oder des Flugzeugtyps, als »Rettung«, kann mit Bezug auf die neuen Katastrophenfilme von einer einfachen Gleichsetzung von »Flugzeug« und »Rettung« nicht mehr ausgegangen werden. Obwohl fortwährend Flugzeuge (Jets, Raumschiffe, Hubschrauber, Kampfflugzeuge) in Szene gesetzt werden, steht ihr bloßer Einsatz nicht wie vormals als Sinnbild für die Rettung des Menschen.

Start / Landung

Die Startbahn ist Teil des Flughafens und wird vor allem in neueren Katastrophenfilmen seit den neunziger Jahren, in denen sich die Handlung um die Rettung der Welt dreht, vielfach als Militärstützpunkt inszeniert. Eine Ausnahme bilden Flugzeug-Katastrophenfilme wie z.B. AIR PANIC (USA 2000, Bob Misiorowski), der in der Tradition der sog. »Airport-Filme« steht. Insbesondere der erste Film dieses Genres, AIRPORT (USA 1969, George Seaton), kann geradezu als Erforschung des Flughafens mit seinem Abläufen und seinem Personal gelten – und unterscheidet sich damit maßgeblich von den neueren Katastrophenfilmen.

Cockpit / Piloten

In INDEPENDENCE DAY tragen verschiedene Piloten zur Rettung der Erde bei. Darunter der Marine Kampfpilot Captain Hiller (Will Smith), der als »Flieger-As« **4** inszeniert wird und den maßgeblichen Einsatz in das Innere des feindlichen Raumschiffs fliegt. Weitere für die Rettung zentrale Piloten sind Thomas J. Whitmore (Bill Pullman), Präsident der Vereinigten Staaten, ehemaliger Kampfpilot und Held des Golfkrieges sowie der »Agrar-Flieger« und ehemalige Vietnam-Pilot Russel Case (Randy Quaid). Jedoch: fliegen allein genügt nicht im neuen digitalen Kino. Zumindest in INDEPENDENCE DAY wird dem Kampfpiloten der Computerspezialist David Levinson (Jeff Goldblum) an die Seite gestellt. Weder die Flugzeuge, noch die Piloten verkörpern die Rettung. An ihre Stelle tritt der Computer. Der Computerspezialist nimmt den Platz des Co-Piloten ein, der neben dem Piloten im richtigen Moment eine Taste bedient, um die Schutzschilder der Zerstörer auszuschalten. Als Beispiel für Filme, in denen auf die Qualifikation des Piloten explizit abgehoben wird, lässt sich z.B. auf STARSHIP TROOPERS (USA 1997, Paul Verhoeven) verweisen, wo es maßgeblich um eine weibliche Pilotin geht, oder auf WHEN WORLDS COLLIDE (USA 1951, Rudolph Maté), einen der Klassiker des Genres aus den fünfziger Jahren. In THE PERFECT STORM gibt es Aufnahmen vom Cockpit eines Rettungshubschraubers, der dabei ist, die Mannschaft eines gekenterten Segelbootes zu bergen. Der Pilot ist in diesem Fall Teil des Rettungsteams. Die Rettung der Segler aus der Luft er-

weist sich vor allem als Spiegel auf den tosenden, digital erzeugten Sturm, der eigentlichen Hauptattraktion des Films.

Verunglimpfung

In *AMARGEDDON* fungiert weder der Pilot, noch das Flugzeug, sondern Bruce Willis in der Rolle des Bohrspezialisten Harry Stamper als Weltenretter. Raumfähre und Bohrvorrichtung geben in diesem Fall Anlass für einen Seitenhieb gegen die NASA, die sich fremde Konstruktionspläne aneignete, das Ganze jedoch falsch zusammenbaute. In *INDEPENDENCE DAY* wird das Flugzeug ebenfalls im Kontext einer Verunglimpfung präsentiert, als ein außerirdischer Zerstörer, der später bei der Rettung der Welt eine zentrale Rolle übernimmt und als »Double Whopper« bezeichnet wird.

Nostalgie

Das Versprechen, den Menschen von der Erde loszureißen, das Morin mit der Erfindung des Flugzeugs verbindet, kehrt in *INDEPENDENCE DAY* mit Bezug auf historische Flugzeugmodelle wieder. Als Flugbilder, in denen der Luftraum nicht zur bloßen »Verlängerung der Erde« (Morin) gemacht wird, können die Bilder von einem roten Doppeldecker gelten. Der Pilot im offenen Cockpit, bekleidet mit Fliegerhaube und Schutzbrille, lenkt das Flugzeug über die weiten Felder. Wie der Zuschauer bald erfährt, handelt es sich nicht nur in Bezug auf das Flugzeug, sondern auch in Bezug auf den Piloten – einem traumatisierten Vietnamveteran – um ein in die Vergangenheit zurückweisendes Modell. ◀5 Auch die Flugbilder aus dem alten, aus den sechziger Jahren stammenden Ufo der Außerirdischen lassen sich diesbezüglich anführen. Kontemplativ bringen die Flugbilder dem Zuschauer für einen Moment die Schönheit des Himmels nah, bevor sie dann schließlich wieder vornehmlich im Dienst des militärischen Luftkampfes stehen.

Mitfliegen

Das Gefühl, wie beim Start eines »echten« Flugzeugs in den Sessel gepresst zu werden, kann sich auch im Kino einstellen. Als beispielhaft dafür lässt sich die Verfolgungsjagd durch den Grand Canyon in *INDEPENDENCE DAY* anführen. Captain Hiller wird in dieser Szene von seinen außerirdischen Verfolgern durch die engen Schluchten des Grand Canyon getrieben. Als direkt vor seinem Flugzeug eine Felswand auftaucht, katapultiert sich der Pilot mittels Schleudersitz aus der Schusslinie und setzt der Verfolgung ein Ende. Im Bericht über das *Making Of* des Films werden die Flugbildern von der Verfolgungsjagd durch den Canyon ausführlich erläutert. Auf der Grundlage von Realfilm-Aufnahmen wur-

den die Manöver der Flugzeuge digital animiert. Modelle von den Flugzeugen, die im Verlauf der Verfolgungsjagd explodieren sollten, wurden an Drähten durch Mini-Explosionen gesteuert, die in einem Grand Canyon aus Styropor vorbereitet waren. Dass sich, wenn man den Film im Kino sieht, das Gefühl einstellt, als Zuschauer in den Kinossessel gepresst zu werden, ist jedoch weniger auf den bloßen Einsatz der neuen digitalen Techniken zurückzuführen, denn auf ein gewisses Credo der Filme des neuen digitalen Kinos, die ähnlich wie z.B. die Rundhorizontkinos auf den Jahrmärkten den Körper des Zuschauers attackieren wollen.

Im Hinblick auf den Eindruck des »Mitfliegens« lässt sich außerdem auf Flugbilder verweisen, die von einer fliegenden Kamera aufgenommen zu sein scheinen. Mit einem solchen Kameraflug, der den Zuschauer in einen »Actionride« versetzt, eröffnet *THE DAY AFTER TOMORROW*. Der Gleitflug führt durch die zerklüftete Weite einer in der Sonne glitzernden Eislandschaft. Die Kamera, die zunächst nah an den einzelnen Vorsprüngen und Kurven, die die Landschaft macht, entlang gleitet, gewinnt allmählich immer größeren Abstand und gibt schließlich den Blick frei auf den Horizont. Diese Exposition von *THE DAY AFTER TOMORROW* kann als Sinnbild für die Flugbilder des neuen digitalen Kinos gelten. Der Actionride erreicht den Zuschauer über den Körper und wirkt – ähnlich wie die Flugbilder aus dem Hubschrauber in *THE PERFECT STORM* – als Spiegel für die in den Katastrophenfilmen der neunziger Jahre zur Schau gestellten Bilder des neuen digitalen Kinos.

Sky / Heaven

In den Katastrophenfilmen der neunziger Jahre bis heute sind vielfach Naturgewalten verhandelt worden: Lavaströme, Erdbeben, Flutwellen, Tornados usw.. Wo es, wie im Fall von *INDEPENDENCE DAY*, um die Bedrohung durch Außerirdische geht, hat man diese behandelt wie eine Naturgewalt. Die Einteilung in Gut und Böse, die in den siebziger Jahren noch vorherrscht, tritt zurück zugunsten einer Macht (Naturgewalt), die auftaucht, die Herrschaft übernimmt, zerstört und weiter zieht. Der Kampf zwischen Mensch und Natur wird als Spektakel dargeboten und fungiert in besonderem Maße auch als Folie für die Zurschaustellung von Sound Design und Visuals Effects. In diesem speziellen Kontext der Filme spielt der Kampf des Menschen mit dem Monster, den man anhand von *KING KONG* studieren kann, eine zentrale Rolle. Die Flugbilder werden als Mittel der Zurschaustellung der Effekte und Möglichkeiten des neuen Kinos genutzt und sind selbst Teil davon. Auf der einen Seite haben sie das Potential, uns als Zuschauer mitfliegen zu lassen, von dem sie auch Gebrauch machen. Das Gefühl zu fliegen, das uns die Bilder und Töne der Filme

geben, bringt uns mitunter dem Himmel nah, genauer gesagt dem »Himmel« im Sinne von engl. »the sky«. Der Himmel im Sinn von »heaven« öffnet sich dagegen selten. Er ist aber, mit Morin gedacht, die Voraussetzung, um den Traum vom Fliegen zurückzugewinnen.

King Kong im digitalen Kino

Die Unterscheidung zwischen »Heaven« und »Sky«, die die Filme des neuen digitalen Kinos nahe legen, führt zurück zu der eingangs gestellten Frage, wie sich das Kino des 21. Jahrhunderts in Bezug auf den Traum vom Fliegen positionieren ließe. Eine mögliche Antwort legt der aktuelle KING KONG-Film von Peter Jackson (Neuseeland, USA 2005) nahe. Wie bereits in der Fassung von Cooper / Schoedsack aus den dreißiger Jahren ist der Kampf von King Kong mit den Flugzeugen auf dem Empire State Building auch diesmal wieder eine der großen Attraktionen des Films. Die Doppeldecker mit den Piloten im offenen Cockpit, ausgestattet mit Fliegerhaube und Schutzbrille, treten diesmal in Farbe in Erscheinung und die Stadt New York liegt unter ihnen in der Abendsonne. Wie in *THE DAY AFTER TOMORROW* oder in *THE PERFECT STORM* fungieren die Flugbilder auch hier als überdimensionaler Spiegel, denn die Stadt New York ist ein riesiger Visual Effect. »So hat man New York noch nie gesehen.«◀6

Das Stadtbild von New York wurde auf der Grundlage von Flugbildern und Fotos aus den dreißiger Jahren zunächst rekonstruiert. Gebäude von heute, die es in den dreißiger Jahren noch nicht gab, wurden entfernt und durch digitale Rekonstruktionen ersetzt.

»Zuzusehen, wie das New York der 30er Jahre wieder aufersteht, war fantastisch. Wir konnten die ganze Stadt in 3D wieder aufbauen. Unser Technikspezialist Chris White entwickelte einen ›City-Bot‹, wie er es nannte. Mit diesem Tool ließ er ganze Häuserblocks wieder auferstehen. Wir hatten erstklassige Luftaufnahmen aus den 30ern und beim Aufbau unserer 3D-Stadt haben wir uns konsequent daran gehalten.«◀7

Da man es bei den Fotos und Flugbildern aus den dreißiger Jahren durchweg mit Schwarz-Weiß-Bildern zu tun hatte, war die Erzeugung des Bildes von der Stadt New York außerdem mit einer kompletten Neuerfindung der Farbigkeit verbunden. Die Doppeldeckerflugzeuge, die bereits in *INDEPENDENCE DAY* nostalgisch für den Traum vom Fliegen stehen – aber auch die digital oder wie auch immer erzeugten rauchenden Schornsteine der Fabriken – sprechen für einen historistischen Umgang des Films mit Geschichte. Das im neuen digitalen Kino nicht immer so humorlose Nachmachen von etwas, das zuvor als

Abb. 8-11: King Kong (2005) auf dem Empire State Building

Realität definiert worden ist, findet in Peter Jacksons King Kong-Film mit dem Versuch, sogar auch noch den alten Traum vom Fliegen digital zu animieren, einen vorläufigen Höhepunkt. Die fotografischen Flugbilder von New York der dreißiger Jahre sind in diesem Fall nicht auf der Leinwand zu sehen, sondern sind Teil eines Archivs, aus dem sich Peter Jacksons King Kong-Film speist und dessen Elemente er mumifiziert. Wie die Knochen des Mammuts in der paläontologischen Abteilung des Jardin du Plantes werden die Überreste des fotografischen Films / des alten Traums vom Fliegen / des Kinos als Lichtspiel im digitalen Museum von Peter Jackson ausgestellt. Der vergangene Traum vom Fliegen kehrt wieder und verweist nun nicht mehr auf das Flugzeug als Neuerfindung. Vielmehr verbleibt er als leerer Signifikant, als etwas, das im Imaginären des Zuschauers nicht mehr greifbar ist. Dem Zuschauer bleibt allein die Ebene des realen Filmtextes, der, so real er auch erscheinen mag, nur noch als leere Hülle existiert, abgeschnitten von der Welt und zutiefst nostalgisch.

Ausgehend von Morin, dem zufolge das Kino als Lichtspiel den Traum vom Fliegen erfüllt und der wesentlich davon ausgeht, dass das Lichtspiel auf der Interaktion zwischen dem Filmbild und dem Imaginären des Zuschauers basiert, wäre King Kong – Paradebeispiel des neuen digitalen Kinos – nicht auf der Seite des Kinos anzusiedeln. Das neue digitale Kino wäre, so paradox dies vielleicht erscheinen mag, auf der Seite des Kinematographen angesiedelt, der den Menschen historisch etwas Neues brachte, das Morin als Verlängerung der Erde beschrieben hat. Der Himmel im Sinne von »Heaven« wäre aus dieser Perspektive betrachtet nur noch digital einbalsamiert, als Mumie zu haben.



Anmerkungen

01 ▶ Als mögliches Äquivalent für die bei Morin metaphorisch verwendete Unterscheidung zwischen »Himmel« und »Erde« sei auf die u.a. in der Semiologie geläufige Unterscheidung von »sensibel« und »intelligibel« verwiesen.

02 ▶ Vgl. Willim, Bernd 1998

03 ▶ Barbara Flückiger zitiert in diesem Zusammenhang den Sound Designer Gary Rydstrom: »Dort [bei TERMINATOR II, S.N.] stellte sich die Frage, wie man einen Cyborg, ein hybrides Mensch-Maschinen-Wesen, in halbflüssigem Zustand klanglich charakterisieren kann [...] ich versuchte, Effekte von Flüssigkeiten auf eine besondere Art aufzunehmen. Deshalb spielte ich mit Hundefutter herum und ließ es aus der Dose gleiten, was ein metallisch-flüssiges Geräusch erzeugt, das ich besonders mag. Man dreht die Dose um, so dass das Hundefutter mit einem saugenden Geräusch herausrutscht«. Vgl. Flückinger 2004, 59f.

04 ▶ Vgl. Aberly / Engel 1996, 36.

05 ▶ Der Vietnamveteran erweist sich am Ende des Films außerdem als Selbstmordattentäter. Im finalen Kampf gegen die Außerirdischen zündet er nicht lediglich die Bombe des Kampfjets, sondern sprengt sich freiwillig gleich selbst mit in die Luft. Ausgehend von INDEPENDENCE DAY wären die Flugbilder, die uns den Himmel im morin'schen Sinne am nächsten bringen, fatal zwischen Vergangenheit (Vietnam) und Zukunft (11. September 2001) anzusiedeln.

06 ▶ Eileen Moran, Visual Effects-Produzentin von KING KONG (Neuseeland / USA 2005, R: Peter Jackson), zitiert nach dem Booklet der DVD.

07 ▶ ebd.

Literatur

Aberly, Rachel / Engel, Volker (1996) *The Making of INDEPENDENCE DAY. Story, Technik, Tricks und Cast*, Köln: vgs.

Flückinger, Barbara (2004) *Where's the Link? Original und Aufnahme im Zeitalter des digitalen Cut-and-Paste*. In: *Cinema* 49, S. 58-69.

Morin, Edgar (1956) *Le cinéma où l'homme imaginaire*, Dt.: (1958) *Der Mensch und das Kino. Eine anthropologische Untersuchung*, Stuttgart: Klett.

Virilio, Paul [1984] (1989) *Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung*, Frankfurt am Main: Fischer.

Willim, Bernd (1998) *Filme aus dem Rechner*. In: *Fernseh- und Kinotechnik* 52 (5/1998), S. 255-260.

THIS IS AN AIR FRONT! LUFTKRIEG GEGEN BODENZIELE, ERFAHRUNGSKRISEN UND POSTHEROISCHER URBANISMUS BEI WILLIAM WYLER

THE MEMPHIS BELLE: A STORY OF A FLYING FORTRESS (USA 1944), William Wylers prominenter Luftkriegs-Propagandafilm, beginnt mit einem gespaltenen Bild der im Zweiten Weltkrieg in großem Maßstab umkämpften »air front«. Die Fernseh-Untertitel-Übersetzung⁴¹ von »airfront« als »Luftstützpunkt« (und von »battle front« als »Armeestützpunkt«) wird der Spaltung nicht gerecht, die in dem Ausdruck gemeint ist. In Wylers Inszenierung hingegen ist diese Spaltung durch einen Schwenk bekräftigt, der eine Wendung zwischen zwei Raumtypen vollzieht. Als erstes sehen wir Aufnahmen eines Landschafts- und Dorfidylls – Zaun mit Weideland, Bauernhof, alte Kirche samt Pferdefuhrwerk davor – mit der einführenden Aufschrift »England«. Dazu ein Off-Kommentar, der zunächst kontraintuitiv klingt und die sichtbare Verortung in Frage stellt: »This is a battle front. A battle front like no other in the history of mankind's wars. This is an air front«. Während des letzten Satzes wendet besagter Kameraschwenk den Anblick in dessen Kehrseite, macht eine idyllische Alltags- und Wohnumgebung unsicher, indem er vom Traditionsraum des Bauernhofs zum technologisch durchformten Raum eines Flugfelds führt, auf dem B-17-Bomber, *Flying Fortresses*, der US Army Air Force stehen.

In diesem Aufsatz geht es darum, wie die *air front*, zumal die Kriegsführung aus der Luft gegen Bodenziele, ein filmisches Bild findet – exemplarisch verdichtet auf amerikanische Flugbilder des Zweiten Weltkrieges und der Nachkriegszeit in vier Filmen von William Wyler. Der erste der erörterten Filme zeigt weder Bilder vom Krieg noch Flugzeuge; umso mehr ist er, wie zu zeigen sein wird, nachträgliches Paradigma für einen Gebrauch von Hollywood-Bildern des Bombenkrieges gegen Wohngebiete als konzep-



tuelle Optiken, die problematisierende Blicke auf suburbane Formen des Wohnens und postnationale, postheroische Formen von (soldatischer) Männlichkeit freigeben.

This is an air front. Dies ist ein Luftkriegsschauplatz. Man sieht es nicht sofort. Das Bild muss zweifach gelesen werden, damit Fronten, Konfliktzonen, Dynamiken, Ereignisse sichtbar werden. Letzteres gilt auch für das Bild, mit dem ich vorschlage, sich der *air front* über einen Umweg zu nähern. In Wylers Thriller *THE DESPERATE HOURS* (USA 1955), in dem drei aus der Haft geflohene Kriminelle unter Führung Humphrey Bogarts eine Familie in deren Vorstadthaus als Geiseln nehmen, gibt es, kurz vor dem Showdown, eine lapidare, zweiseitige Großaufnahme einer Zeitungsschlagzeile, die von polizeilichen Fahndungsmaßnahmen kündigt. Was sonst noch auf der Zeitungstitelseite steht, ist interessant – oder auch nicht – im Rahmen mikroskopischer Film(re)lektüren, wie sie heutzutage durch die Pausetasten von Video- und DVD-Playern eröffnet werden. Im Fall der deutschsprachigen Synchronfassung des Films (*AN EINEM TAG WIE JEDER ANDERE*) ist es noch etwas interessanter, das Kleingedruckte unter der Schlagzeile zu lesen, weil – aus welchen Gründen und durch welche Technik auch immer – nur die Schlagzeilen deutsch sind, das Darunterstehende aber in der amerikanischen »Originalfassung« verbleibt, das Bild also in einer wohl nicht als bedeutungsgenerierend intendierten Weise gespalten und »zweisprachig« ist. Umso markierter fällt die nicht-intentionale, nahezu geheimsprachlich anmutende, eigendynamische Sinnstiftung eines Textblocks am rechten unteren Bildrand aus. Dort steht: »Home Sales Increase, While Other Property Growing In Demand«, und darunter, noch kleiner, aber im zitterfreien DVD-Pausemodus bequem lesbar: »Buyers of Residences Become More Active, With Purchases Heavy«.

Zwischen dieser Notiz vom Immobilienmarkt – die, seltsam genug, die Titelseite einer Zeitung zierte – und der Schlagzeile »Die Suche der Polizei konzentriert sich auf den Bezirk Brendenwood« entsteht ein Problematisierungsver-

hältnis, das in zweierlei Sinn als Überschrift, eben: Schlagzeile, für die hier folgenden Überlegungen fungieren kann. Zum einen entsteht das Bedrohungsbild fröhlicher Einfamilienhauskäufer, die sich nichtsahnend niederlassen, während sie doch schon längst (siehe Schlagzeile) massiver Gefährdung durch Gewalt von außen ausgesetzt sind. Zum anderen lässt sich die marginalisierte, im (Un-)Sichtbaren vorüber ziehende Nachricht vom Immobilienmarkt, die als krypto-



graphischer Rest im »eingedeutschten« Bild insistiert, als eine unbewusste Artikulation des Bildes lesen, als Spur einer virtuellen, im Bild- und Erzählregime des gesamten Films nicht aktualisierbaren Angst- und Begehrendynamik. In dieser Lesart wäre die vom polizeilichen Fahndungsraster überdeckte relevante Nachricht die Nachricht vom zunehmenden Erwerb von *homes* und *residences* durch die US-Bevölkerung – mithin von der Suburbanisierung der USA als Prozess, sozialer Ort, Lebensweise, auf die ein markierter und markierender Blick fällt. Dies geschieht zumal im Modus eines Flugbildes, genauer: aus der Perspektive des Luftkrieges.

Was als Gefährdung von außen in die Welt der *homes* und *residences* und ihrer *buyers* einbricht, führt Wylers Inszenierung bald nach Filmbeginn in Form eines mobilen Blicks ein. Wer da blickt, fliegt zunächst nicht, sondern fährt: Aus dem Seitenfenster des durch Suburbia fahrenden Autos fällt Bogarts Blick auf Fassaden von Einfamilienhäusern. Der Blick ist einem zunächst noch unsichtbaren bedrohlichen Subjekt zugeordnet, von dem wir den Ärmel am offenen Autofenster sehen und kurz die Stimme hören; die Perspektive entspricht nicht exakt dem optischen *Point of view* von Bogey im Auto, sondern ist mit dessen Wahrnehmungsintention assoziiert. Umso mehr erscheint die Auto-Kamerafahrt als variierte Wiederholung jener Fahrt, die fünf Minuten zuvor dem Vorspann des Films unterlegt war: Der Kamerablick bewegte sich über die Vorstadtstraße, mit Drehungen nach links und rechts, um zuletzt vor dem Haus der Opferfamilie einzuschwenken, vor dem später Bogeys Blick anhält. Allerdings handelt es sich hier – der Logik des Vorspanns als Grenzzone der Diegese entsprechend – um einen mobilen Blick, der weder durch ein Fenster gerahmt noch sonstwie situativ subjektiviert ist. Sein Eindringen in Suburbia ist beinahe ein Einfliegen, da die Kamera in einigen Metern Höhe über der Straße schwebt und von oben auf Autos, Menschen, Gehsteige und Rasenflächen schaut.

Eine Art Fusion dieser Blicke auf das suburbane Heim, des bedrohlichen Blicks durch ein Fenster und des bedrohlichen Blicks von oben, vollzieht sich schließlich in jener Aufnahme, die kurz vor dem Showdown eine Art Bauplan von dessen Raumkonstellation bietet: Sie zeigt das Einfamilienhaus der als Geiseln genommenen Familie, von schräg oben gesehen durch das von Rund- und Längsstreben segmentierte Glas eines Dachbodenfensters im Nachbarhaus, mit dem Scharfschützengewehr eines Polizisten im Vordergrund. Von dieser Position aus, wohl auch mit diesem Gewehr, werden später im Showdown der von Bo-



gart gespielte Geiselnnehmer und zuvor sein verbliebener Komplize bei ihrer Flucht über den Rasen erschossen. Auch wenn es die Polizei ist, die auf dem Dachboden eine beengte Einsatzzentrale samt Funkgerät eingerichtet hat und nun auf das Einfamilienhaus hinunterblickt, haftet dem Blick etwas Bedrohliches an, das im Streitgespräch zwischen den Einsatzleitern und dem Geiselfamilienvater thematisiert wird: Der Vater fürchtet, dass gerade die Einmischung der Staatsmacht seine Frau und seinen Sohn gefährden könnte.

Der Blick einer bewaffneten, planungsrationalen, technokratischen Staatsmacht von oben hinunter auf die bedrohte Privatsphäre der Familie und des Heims, der Blick, der das Einfliegen/Eindringen in die Vorstadtlebenswelt (Vorspann und Bogeys Ankunft) und die Markierung von Suburbanisierung als prekären Prozess (als unbewusste Nachricht) verdichtet, dieser Blick durch das Glas und die Verstrebung des Dachbodenfensters ähnelt frappant der Perspektive des Bombenschützen durch einen verglasten Flugzeugrumpf und im weiteren durch jene Zielvorrichtung, die im Englischen *bombsight* heißt. Diese Ähnlichkeit bliebe eine rein visuelle, hätte sie nicht ihren Platz im Kontext von Entsprechungen zu Bildern, die ein Wissen – Abstimmung von Sichtbarem und Aussagbarem aufeinander – inszenieren und somit den weiten Rahmen der Sinnträchtigkeit des Dachbodenfensterblicks abstecken.

Diese Bilder sind zum einen Wylers Filmbilder des Luftkrieges gegen Bodenziele und der Zieloptik auf Bodenziele im und unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg. Zum anderen sind es Formen des (sub)urbanistischen Diskurses in den USA in den späten 1940er und 1950er Jahren: In seiner Studie *War against the Center* analysiert der Wissenschaftshistoriker Peter Galison das Planungskonzept der Dezentralisierung amerikanischer Städte im Horizont eines Wissens, das sich in der Analyse des alliierten Bombenkrieges gegen Deutschland und Japan gebildet hat und nun in eine risikobewusste Wahrnehmung von Urbanität übertragen wird. In der Bildförmigkeit dieses Wissens verbinden sich statistische Diagramme, in denen Bombenschäden als Faktoren von Wirtschaftskriegsstrategien lesbar werden, mit dem Blick von oben auf amerikanische Städte, an denen die Notwendigkeit lesbar wird, Industriegebiete dezentral zu streuen und somit urbanes Leben auf Satellitenstädte und *urban regions* umzustellen. Es handelt sich dabei – das ist die diesem Wissen immanente affektive Angst- und Begehrendimension – um eine planerische Selbstwahrnehmung der Suburbanisierung im Modus einer »moral-cartographic vision«, die staatliche Behörden an soziale Akteure weitergaben: eine Einübung ins *self-targeting* – »training Americans to see themselves as targets«. Für diese »Pädagogik der Wahrnehmung« (in einem eher Benjaminschen denn Deleuzeschen Sinn) prägt Galison en passant den Vergleich mit einer »bizarre,

and yet pervasive species of Lacanian mirroring« (Galison 2001, 30) und das Bild vom *bombsight mirror*: »Bombing the axis economy and dispersing the American one were reflections of one another. [...] [K]ey industrial and civic leaders learned to see themselves through the reflection of a bombsight« (Galison 2001, 20f.). Im Zweiten Weltkrieg hatten US-Planungstechnokraten gelernt, »to see through a bombsight«; in den Nachkriegsjahren »they began, quite explicitly, to see themselves, to see America, through the bombardier's eye« (Galison 2001, 29).

Der Blick auf Amerikas (Vor-)Städte durch die Optik des Bombenschützen, das ist ein Schlüsselbild, ein veritabler Spezialeffekt (ähnlich etwa der titelgebenden Bombenflugszene in THIRTY SECONDS OVER TOKYO [Mervyn LeRoy, USA 1944]), zu Beginn von THE BEST YEARS OF OUR LIVES, Wylers Erfolgsdrama aus dem Jahr 1946 über die Probleme von Soldaten beim Wiedereintritt in Berufs- und Familienleben. Beim Heimflug in ihre (fiktive) Herkunftsstadt Boone City setzen sich die drei uniformierten Protagonisten – ein Flieger, ein Army-Soldat, ein Navy-Mechaniker mit amputierten Händen – in die verglaste Nase des zum Transporter umfunktionierten B-17-Bombers und blicken auf Häuser und Straßen von »good old USA«, die unter ihnen vorüberziehen. »This used to be my office. That's where the bombsight was«, erklärt der von Dana Andrews gespielte ehemalige Bombenschütze. Im Landeanflug auf Boone City sprechen die Heimkehrer, während sie auf die unter dem (virtuellen) *bombsight* vorbeiziehende »old home town« samt Golfplatz, Footballstadion und High School blicken, von ihren Sorgen über das Wiedersesshaftwerden. Die dabei von Andrews geäußerte Reim-Phrase »nervous out of the service« betrifft die außer Dienst gestellten Männer in mehrsinniger Weise, wie sich im Anblick eines riesigen Flugzeugfriedhofs am Stadtrand unter ihnen andeutet: Wie die vielen trotz Flugtauglichkeit zur Demontage abgestellten B-17 – »from the factory to the scrapheap«, heißt es im Dialog – kommen sich auch die für den Krieg nicht mehr benötigten Soldaten als außer Betrieb, »out of service«, vor.

Gegen Filmende suchen wir den Flugzeugfriedhof und die Glaskanzel des Bombenschützen noch einmal auf. Es ist der Moment, als der Ex-Bombenschütze am Wiedereintritt in Ehe und Beruf so sehr verzweifelt, dass er Boone City verlassen will, egal ob nach Osten oder Westen. Während er, wie zu Filmbeginn, auf seinen Abflug wartet, spaziert er auf dem Flugzeugfriedhof nahe dem Flugplatz zwischen den zahllosen, in Reih und Glied aufgestellten Triebwerken





und Jagdbomber-Rümpfen, bis er, in einer ausladend schwebenden Kamerakranfahrt, zum Abstellplatz der B-17 Bomber gelangt. Der bereits eingeführte Vergleich zwischen der massenweisen Überflüssigkeit der Flugzeuge und jener der außer Dienst gestellten Soldaten wird nun zugespitzt: Der ehemalige Flieger steht vor einem Bomber mit dem aufgemalten Spitznamen »Round Trip?«, klettert in den Rumpf der Maschine und kehrt so an seinen alten Arbeitsplatz zurück: In der trüb verschmierten Glaskanzel sitzend fällt sein Blick zu dramatischen Musikakkorden auf die einzeln abgeschwenkten Stümpfe der vier demontierten Triebwerke an den Tragflächen – ein beinahe obszöner Anblick von Versehrtheit und Ohnmacht, in dem der zuvor im Film ausgiebig exponierte Anblick der amputierten Handstümpfe und prothetischen »hooks« seines Navy-Kameraden wiederhallt.

Das Thema der Handlungsunfähigkeit und Nicht-Gegenwärtigkeit verdichtet sich in der weiteren Einstellungsfolge zu einem genuinen Zeitbild (im Sinn von Deleuze 1991, Kap. 1): Zufahrt auf die Flugzeugnase bis zur Untersicht auf den Ex-Bombenschützen hinter halbopakem Glas an seinem Nicht-mehr-Arbeitsplatz, dann Großaufnahme seines angespannten, trotzig blickenden Gesichts, Zufahrt auf seinen Rücken vor dem Glas und schließlich sein Gesicht, von außen durch das trübe Glas schimmernd – ein archäologisches Bild, das an ein im Eis abgelagertes Relikt gemahnt und zugleich einen Moment lang eine Krise der Repräsentation im Zeichen einer Trübung der Sichtbarkeit akut macht.

Aus diesem Bild, das keine Erinnerung zeigt, sondern ein Herausfallen aus der Gegenwart und ein Hereinragen der Vergangenheit in Szene setzt, ruft ihn ein Arbeiter zurück auf den Boden des Flugzeugfriedhofs. Im Dialog der Männer kommt dem »fallen angel of the Air Force«, wie der Arbeiter den Ex-Bombenschützen nennt, eine rettende Idee, als ihm der Unterschied zwischen wertlosem Müll und wiederverwertbarem Rohstoff erklärt wird: »You're the junkman. You get everything sooner or later«, sagt er zu dem Arbeiter, so als sei er in einem Tagtraum Gevatter Hein begegnet; der aber erwidert: »This is no junk! We're using this material for building prefabricated houses«. Im erleuchteten Gesichtsausdruck des ausgemusterten Fliegers schlägt sich eine Wendung nieder: die Wendung hin zur Frage nach einem Job als Flugzeugdemonteur,

zu neu gewonnener Lern-, Sesshaftigkeits- und Bindungswilligkeit, aber auch die Wendung zur Reintegration von Funktionslosem und Ausgeschiedenem in den gesellschaftlichen Produktionsprozess. Recycling als »Round Trip«, wie es auf dem Flugzeugrumpf steht: Der Umstand, dass Kriegsgerät zu Fertigteilhäusern umgearbeitet wird, wie sie in der *housing shortage* nach 1945 benötigt werden, zumal für die so lange Zeit von Uncle Sam behausten Soldaten und die vielen neu gegründeten Familien (THE BEST YEARS OF OUR LIVES endet mit doppelter Paabildung), – kurz, die Suburbanisierung fungiert hier als rettende Antwort auf eine existenzielle Erfahrung des *self-targeting*, in einem Sinn, der den bei Galison anvisierten modifiziert oder komplementiert: Was bei Wyler im *bombsight mirror* und »through the bombardier's eyes« sichtbar wird, ist das Aufblitzen einer Erfahrung von Ohnmacht und Viktimisierung unter der Gewalt technisch-ökonomischer, strategischer Kräfte. Der Affekt im Gesicht und den Augen des Ex-Fliegers, sein Blick durch die Glaskanzel des Flugzeugs auf das Ausgemusterte und Runierte, die Medialität der Glasscheibe, die, halb schon trüber Spiegel, den Blick kaum noch durchlässt auf den Mann, der nicht in der Gegenwart ist: In diesen Bildern, Formen eines amerikanischen Trümmerfilms oder Neorealismus, verdichtet sich der Sturz des hegemonialen US-Erfahrungsträgers in die Massenerfahrung von Überflüssigkeit, seine Teilhaftigkeit in der Reservearmee der industriell Freigesetzten, sein Status als potenziell bedrohtes *target* geschichtsmächtiger Kapitalkraft und staatlicher Planungsrationalität. ◀2

THE BEST YEARS OF OUR LIVES deutet immer wieder die Möglichkeit an, diese Ohnmachtserfahrung im Horizont einer Einsicht in Klassenunterschiede zu artikulieren; so etwa in der Wiederholung einer an Kaufkraft- und Freizeitkultur-differenz festgemachten Erfahrungsdiskrepanz zu Beginn: Am Schalter einer kommerziellen Airline wird der aus dem Krieg heimkehrende Ex-Bombenschütze abgewiesen, während der dicke, wohlhabende Mann nach ihm, der ohne zu zögern einen deftigen Übergepäckzuschlag für seine mitgeführten Golfschläger zahlt, mit an Bord darf; später, im Anflug der B-17 auf Boone City, meint der Army-Sergeant zu seinen Kameraden über den Golfplatz unter ihnen: »People are playing golf, just as if nothing had ever happened!« In einer Feindbild-Logik, die eben nicht Kapitalismuskritik ist, indiziert Golfspielen Vergessenheit gegenüber der Zusammenhaltspflicht. Es obliegt in THE BEST YEARS OF OUR LIVES einem Army-Soldaten, der im Zivilberuf mit der Vergabe von Bankkrediten an Veteranen befasst ist, im Rahmen der mahnenden Rhetorik des Films den Appell an die Verantwortung des Kapitals für die soziale Integration der Arbeitskräfte mit einiger Bitterkeit zu verbalisieren. Dieser alternde Familienvater einer »heiratsfähigen« Tochter und eines präpubertären Sohnes, der sei-

ne Anerkennung durch Frau und Kinder zurückgewinnen muss, wird von Fredric March gespielt. Als Co-Star in *THE DESPERATE HOURS* spielt er später bei Wyler einen Vater in derselben Familienkonstellation, der neuerlich vor das Problem gestellt ist, seine traditionelle Rolle als deren Oberhaupt wiederherzustellen: Von seiner Empörung über den Zeitungsboten, der zu Beginn von *THE DESPERATE HOURS* die Morgenausgabe an die Haustür knallt, bis zur Schlusseinstellung, in der er dem so oft abgewiesenen Lover der Tochter schließlich doch noch zuwinkt, ins Haus zu kommen, agiert der Vater in Verteidigung des suburbanen Heims gegen Eindringlinge: gegen die Geiselnnehmer – der von Bogart gespielte Anführer, dessen Bruder und ein retardierter Mithäftling: nahezu tragisch untergehende Repräsentanten eines deklassierten Innenstadtproletariats und überholter großfamiliärer Strukturen des Zusammenlebens –, aber auch gegen die Zudringlichkeit der Staatsmacht, die durch die *bombsight* des Dachbodenfensters auf sein Heim herabblickt.

In beiden Wyler-Filmen allerdings wird die Artikulation von Klassenerfahrung durch eine von Ohnmacht gezeichnete Männlichkeit und verunsicherte Genderbeziehungen überlagert. Das betrifft etwa die Verachtung, die der ehemalige Bombenschütze in *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* von seiner Frau erfährt, zumal aufgrund seines wenig reputierlichen neuen Jobs als *soda jerk*. Das prägnanteste Bild für männliche Verunsicherungserfahrung bieten allerdings die Armstümpfe bzw. Handprothesen des ehemaligen Matrosen und die rührenden Szenen seiner Scham vor seiner Verlobten, seiner Sorge, ob sie ihn trotz seiner Unvollständigkeit, die er zunächst vor ihr versteckt, als Mann akzeptieren wird.

Die Ordnung von Paarbildung und familialer Reproduktion bleibt prekär, weil es für die zurück gekehrten Männer kein Zurück (in ein geschichtsfreies Idyll etwa) gibt, und weil sie schamhaft etwas zu verbergen haben: ihre an die Identitäts- und leibliche Substanz gehende »reelle Subsumtion« (Hardt & Negri) unter entfesselte Mächte kapitalistischer Modernisierung. Die schmachvolle Arbeit als *soda jerk* und das Fehlen der Hände verdichtet *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* im obszönen Bild der nackten Rumpfe hinter den demontierten Flugzeugtriebwerken. In den Jahren danach, im melodramatischen Hollywoodkino der Frühphase des Kalten Krieges, gibt es eine Reihe von Filmen über Krisen und Spaltungen der Ehe- und Familienform aufgrund der Technologisierung (Cyborgisierung) von Männlichkeit, die in die Genderbeziehung hineinragt – Filme, in denen jeweils die Tätigkeit des Mannes als Air Force-Bomberpilot paradigmatisch ist. Es sind dies Flugbilder als Szenen einer Ehe, Bilder von Beziehung als Doppelleben zwischen einem unsicheren Alltag des suburbanisierten Wohnens – Reihenhäuschen, zumal in Siedlungen nahe von Luftwaffenstütz-

punkten – und dem Brotberuf als Flieger einer staatsbürgerlichen Pflichttätigkeit des Ernährers, der nichts »Ritter der Lüfte«-haft Heroisches zukommt, sondern in der die Hingabe an die fliegende Vernichtungsmaschine den Status eines *dirty secret* hat. Das betrifft etwa das vom Koreakrieg gestörte Tokyoter Eheleben von Grace Kelly und William Holden als Pilot auf Himmelfahrtskommando in *THE BRIDGES AT TOKO RI* (Mark Robson, USA 1954); die immer neuen Missionen als Testpilot von Bomber-Prototypen, die James Stewart als überalterter Air Force-Veteran in *STRATEGIC AIR COMMAND* (Anthony Mann, USA 1955) schuldbewusst vor seiner schwangeren Frau zu verbergen sucht; schließlich die schier aberwitzigen Parallelisierungen zwischen der Zerstörung einer Ehe und der Zerstörung einer Stadt in *ABOVE AND BEYOND* (Norman Panama, USA 1952), in dem Robert Taylor Colonel Paul Tibbets, den Pilot beim Atombombenabwurf auf Hiroshima während seiner streng geheimen Trainingsphase spielt (vgl. Robnik 2002, Abschnitt 3).

Als Verkehrung dieser Bilder ins Buchstäbliche und schamloses Ausagieren des *dirty secret* lässt sich Stanley Kubricks *DR. STRANGELOVE, OR HOW I LEARNED TO STOP WORRYING AND LOVE THE BOMB* (GB 1964) verstehen. Im Zeichen »technologischer Erhabenheit« (Jameson) vollzieht diese Atomkriegssatire die Entblößung einer Männlichkeit, die nicht mehr zur Reproduktion sozialer oder geopolitischer Institutionen taugt, weil in ihr allzu unmittelbar Triebe in Triebwerke und die schieren »Säfte« ins Ambiente technologischer Subsumtion umgesetzt sind. Der erzählerische Wechsel zwischen den Geheim-Machinationen der Besatzung einer atomar bestückten B-52, die unbeirrt und routiniert den Tod besorgt, und jenen des paranoiden Air Force-Generals, den die Sorge um die Lebensessenz zum Erstschlag treibt, kulminiert in der Offenbarung eines totalen Vernichtungswillens durch die Handprothese des titelgebenden Atomkriegsexperten, die sich zum Hitlergruß reckt. *Strange love* unter Bedingungen einer kriegstechnologisch intensivierten Reorganisation von Körpern, die Hände zu Prothesen macht: Fand sich Wylers amputierter Kriegsheimkehrer schlussendlich bereit, seiner Verlobten in der Rolle eines hilflosen Kindes gegenüber zu treten, so gebiert die Krise männlich-heroischer Handlungsmächtigkeit bei Kubrick eine ganzkörperprothetische Liebe von Bomberpiloten zu ihrer Bombe oder die selbstverräterische Eigenmächtigkeit von Peter Sellers' *strangle glove*.

Die Eigendynamik von Dr. Strangeloves Hand gegenüber dem Restbestand ziviler Umgangsformen verrät nicht zuletzt auch die zunehmende Verschiebung von Anteilen an gesellschaftlicher Sinn- und Wertgenerierung von der menschlichen Arbeitskraft zum Kapital, das als Technologie vergegenständlicht und als Verhaltenssteuerung zur Macht wird. Die Hand ist verselbständigt, nicht

mehr ins Ensemble des produktiven Leibes eingefasst: Im B-52-Bomber als fliegendem Computer manifestiert sich die Überflüssigkeit von Handwerk bzw. dessen Reduktion auf die tippende Bedienung von Konsolen und Tastaturen. Dass »fliegendes Personal« eine Büro-Belegschaft in Abwicklung von Massentötungsprojekten ist, gibt der ausgemusterte Bombenschütze in *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* lapidarer zu verstehen, wenn er zu Filmbeginn seine Reisebegleiter auf dem Flug über die USA zum Blick durch die *bombsight*-Glaskanzel mit den Worten einlädt: »This used to be my office«.

Schon in amerikanischen Propaganda-Spiel- und Dokumentarfilmen des Zweiten Weltkrieges, etwa Howard Hawks' *AIR FORCE* (USA 1943), erscheint der Bomber als schlauchförmiges Büro und der Bombenkrieg über weite Strecken als Schreibtischarbeit, als an Pulten sitzende Tätigkeit redenden Kommunizierens gerade auch seitens der Männer an Bord. Die filmische Zelebrierung der Verständigungs- und Arbeitsteilungsroutinen von Bomberbesatzungen im Zweiten Weltkrieg erfolgt im Rahmen einer Orientierung Hollywoods (und der oft von Hollywoodpersonal besorgten Dokumentar- und Schulungsfilmproduktion) auf einen neuen Typus von sozial und medienkulturell sinnträchtigem Bild des Krieges und soldatischer Produktivität: weg vom Individualheld der nationalheroischen Kriegskultur des Ersten Weltkrieges und noch vieler filmischer Rückblicke auf ihn, hin zu Kleinkollektiven, die innere Differenzen im disziplinierten Teamwork neutralisieren. Paradigmatisch dafür ist in den bis 1945 gedrehten Filmen die Bomber-Crew (Infanterie-Teams und Schiffs- oder U-Boot-Besatzungen tauchen erst ab 1945 häufiger als kriegerische Erfahrungsträger auf), die den individualromantischen Heldentypus des Fliegers als »As« ablöst: »[T]he aerial knight of the Great War gave way to the mature perspective and calm intelligence of the bomber pilot and his well-oiled crew« (Doherty 1993, 105; vgl. auch Robnik 2002, Abschnitt 5).

Wylers für das War Department in Farbe gedrehter, bei seiner kommerziellen Veröffentlichung 1944 überaus erfolgreicher Dokumentarfilm *THE MEMPHIS BELLE: A STORY OF A FLYING FORTRESS* zeigt die prototypische Crew einer B-17 als in ethnischer, sozialer und regionaler Hinsicht integrativen *melting pot*. Ähnlich wie in Frank Capras *WHY WE FIGHT*-Schulungsfilmserie (USA 1943-1945) kommt dabei eine Logik/Rhetorik der Inventarisierung zum Einsatz, bei der sich Bildmontagen mit Aufzählungen im Off-Kommentar verbinden, um Zugehörigkeiten von Teilen und Gliederungen von Ganzheiten zu versinnlichen. So heißt es etwa zu Bildern der Startvorbereitungen über den einen Bomber mit dem Beinamen *Memphis Belle*, dessen Crew der Film bei ihrem 25. und letzten Einsatz über Deutschland begleitet, dies sei »just one plane and one crew in one squadron in one group of one wing of one Air Force out of fifteen United

States Army Air Forces«. Dem folgt alsbald, per jeweils kommentierter Nahaufnahme der Männer an Bord der *Memphis Belle*, die Inventarisierung der Crew, die den »Speditionsjob« (»just a hauling job«), Bomben an »strategic points in Wilhelmshaven, Germany« abzuliefern, besorgt: Pilot Captain Robert Morgan, »industrial engineer« aus North Carolina, Pilot Jim Verinis, »business administration student« an der Universität Connecticut, Funker Sergeant Bob Hanson aus Spokane, Washington, Navigator Captain Chuck Leighton, »chemistry student« aus Ohio, Mechaniker und »top turret gunner« Sergeant Harold Loch, Hafenarbeiter aus Green Bay, Wisconsin, »tail gunner« Sergeant John Quinlan aus Yonkers, New York, im Zivilberuf »clerk for a carpet company – but he quit December 8, 1941«, am Tag nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor, weiters »ball turret gunner« Sergeant Cecil Scott, PR-Mann einer Gummifirma in New Jersey, Bombenschütze Captain Vincent Evans, Speditionsunternehmer aus Fort Worth, und die »waist gunners« Sergeant Bill Winchell, Chemiker in einer Chicagoer Farbenfirma, und Sergeant Tony Nastall – »used to repair washing machines in Detroit when he was a kid. Now he’s nineteen and has two Nazi fighters – confirmed«.

Die »well-oiled crew« als Inventar der Herkunftsorte und Zivilberufe, ethnischer Flair in den Nachnamen, da und dort ein Hauch von Biografie: ein Bild arbeitsteilig disziplinierter Vielfalt als Gemeinschaft, die sich in der abgezählten Summe ihrer benennbaren und funktional platzierten Teile als Totalität vergegenwärtigt (vgl. Rancière 2002, Kap. 5). Die Montage ist hier Bild-Bewegung als Prozess einer Organisation, als Versinnlichung der Erfahrung von Zugehörigkeit in der Entfaltung eines technologisch eingefassten Kollektivkörpers der multiethnischen Nation. Eine Art Biopolitik des medialen Bildes fusioniert die Subjekte im Register einer Empfindung, die verkörpert und übertragbar zugleich ist, nach Art der Bluttransfusion, die gegen Ende von *THE MEMPHIS BELLE* einem verwundet vom Einsatz zurückgekehrten MG-Schützen verabreicht wird: »A transfusion, right in the plane« heißt es im Off-Kommentar, und: »This gunner is too weak to be moved. The new life-giving blood flowing into his veins might be the blood of a high school girl in Des Moines, a miner in Alabama, a movie star in Hollywood, or it might be your blood. Whose ever it is – thanks!« Das Bild integriert und vergesellschaftet über Unterschiede hinweg: über solche der regionalen und Klassen-Herkunft, auch über solche des Geschlechts und der An- oder Abwesenheit im Sichtbaren; der Individualkörper des Besatzungsmitglieds steht in potenzieller Direktverbindung mit der durch Auflistung repräsentierten Ganzheit des US-amerikanischen Volkes, selbst mit Hollywood und sogar mit dessen Publikum (»a movie star – or you«).



Darüber hinaus postuliert *THE MEMPHIS BELLE* einen unmittelbaren Austausch zwischen individuellen und kollektiven Körpern: zwischen der exemplarisch als ein physisches Erleiden inszenierten amerikanischen Erfahrung und dem Nationalkörper des Feindes. Dies geschieht einerseits in ultimativer Verdichtung – wenn es über das Bild eines mit Beinverwundung zurückgekehrten Fliegers heißt: »This pilot's leg is not a pretty sight. Neither are the docks of Wilhelms-

haven« –, andererseits in der Entfaltung dieser Repräsentation durch Inventarisierung in der Montage und im Kommentar: Eine Sequenz lang weidet sich die Inszenierung am Anblick schwerer Schäden an den Rümpfen der gelandeten B-17-Bomber, was rückblickend wie ein Vorgriff auf das Inventar der zur Demontage bereitstehenden, grotesk deformierten *Flying Fortresses* in *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* anmutet. Dazu sagt der Kommentar:

»Our losses were heavy. But the enemy's were far heavier. We destroyed a German aircraft factory, a rail junction, submarine pens, docks and harbor installations. That's specific, known damage. But who can tell the number of German torpedos that will not be fired? The number of our convoys that will get through now? The soldiers' and seamen's lives that will be saved? Or the battles that will be won instead of lost because of what these bombers and airmen did today?«

Der Liste der Teile der eigenen nationalen Ganzheit, die durch ethnische Herkunft und ausgestelltes Leid eine ostentativ verkörperte Qualität gewinnt, korrespondiert die Liste, die ein Bild des Feindes artikuliert, die Aufzählung, die den Feind-Organismus gliedert. Der Sequenz mit den einzelnen *Memphis Belle*-Besatzungsmitgliedern am Filmbeginn geht ein gesprochenes Inventar der Feindnation als wirtschaftsstrategisch durchkalkuliertes Zielgebiet voran:

»And this is the new battlefield, the air front, from which we seek out the enemy. Not his infantry or his artillery, not his Panzer divisions, but the greater menace: the industrial heart of his nation. The foundation on which the Nazi empire and its armies stand, the power behind the German lust for conquest: The steel mills and refineries, shipyards and submarine pens, factories and munitions plants. Pinpoints on the map of Europe which mean rubber, guns, ball-bearings, shells, engines, planes, tanks, targets. Targets to be destroyed. And these are the destroyers, each with a belly full of bombs. And ten men like the crew of the *Memphis Belle*«.

Es ist dies der mit Zerstörung drohende Blick aus der Luft auf die durchgeplante Produktivkraft der Massen als *targets*, der demoskopische Über-Blick als *bomb-*

sight-Optik auf den biopolitisch geformten Lebensprozess einer Bevölkerung und ihrer Städte: vom *bombsight* schreibt Galison, dass es nach 1945 zum Spiegel, zum Medium kollektiver Selbstwahrnehmung als »moral-cartographic vision« wird:

»Having gone through the bomb-planning and bomb-evaluating process so many times for enemy maps of Schweinfurt, Leuna, Berlin, Hamburg, Hiroshima, Tokyo, and Nagsaki, now the familiar maps of Gary, Pittsburgh, New York City, Chicago, and Wichita began to look like them« (Galison 2001, 30).

Den Eindruck einer Ähnlichkeit zwischen feindlichen und eigenen Wohngebieten konstatiert *THE MEMPHIS BELLE* quasi in umgekehrter Richtung zu Galison. Über Luftbilder der norddeutschen Küste heißt es:

»From up here, [the enemy coast] looks the same as any other: houses, roads, green fields, factories, waterways. But they are the houses and fields of those who invade and oppress. They are the factories and roads of a people who twice in one generation have flooded the world with suffering. [...] Brought torment and anguish into countless American homes. Gold Stars and telegrams from the War Department«.

Das sieht man den Häusern und Feldern natürlich nicht an, schon gar nicht aus der Luft. Und doch wirkt die Behauptung, sie sähen aus wie alle anderen, seien jedoch einem Volk der Unterdrücker zuzuordnen, nicht abwegig. Wir sind hier allerdings noch nicht bei jener Hermeneutik des Sichtbaren, welche die Kluft zwischen der Normalität der Fassade und dem verborgenen Schrecken des deutschen Massenvernichtungsprojekts ausmisst (wie sich dies etwa schon in Capras Besatzungs-Schulungsfilm *YOUR JOB IN GERMANY* [USA 1945] andeutet). Vielmehr sind hier Logik und Ästhetik des Staatenkrieges am Werk; sie behaupten zwischen verfeindeten Staaten eine Symmetrie, die jeweils Zugehöriges, Streitkräfte oder Wohngebiete etwa, gegeneinander stellt. Im intakten zwischenstaatlichen Repräsentationsgefüge gibt es keinen Rest; alle Teile finden Platz, Funktion, Kontext, sodass grundsätzlich Tausch, Vergleichbarkeit und Abwägbarkeit möglich sind – zwischen aus der Luft gesehenen deutschen »houses« und aus der Ferne erinnerten »American homes«, denen das War Department traurige Telegramme zustellt; zwischen »our losses« und »the enemy's losses«; zwischen einem kaputten Bein und kaputten Docks, beide »not a pretty sight«. Gerade in seiner Rolle als Opfer, als opferbares und zum Opfer bereites Staatssubjekt, vertritt der individuelle Körper das nationale Gemeinwesen (das seinerseits als funktionaler Organismus gedacht ist); darin liegt sein auch unter Bedingungen arbeitsteiliger Disziplinierung fortbestehendes Moment heroischer Subjektivität.

Ein anderer Propagandafilm von Wyler über den Einsatz der US Army Air Force in Europa bietet ein ganz anderes Flugbild der Beziehung zum Feind am Boden und ein ganz anderes Selbstbild im Medium dieses Blicks von oben auf Wohngebiete als Zielgebiete. Der Film gilt dem anderen Flugzeugtyp unter den in *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* reihenweise zur Demontage bereitgestellten Rümpfen, nicht der B-17 *Flying Fortress* und ihren Crews, sondern dem einsitzigen P-47 Jagdbomber: *THUNDERBOLT*, wie dieser Flugzeugtyp, heißt Wylers Komplementärfilm zu *THE MEMPHIS BELLE*, 1944 in Korsika und über Italien in Farbe gedreht, 1945 für ein Militärpublikum, 1947 für die Allgemeinheit herausgebracht – im Anschluss an den Erfolg von *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* und mit einem Intro versehen, in dem James Stewart die Kriegsjahre »ancient history« nennt. In diesem fernen Damals arbeiten Flieger beim Angriff auf Bodenziele mitunter nicht im Team, sondern in ungehemmter Einzeltätigkeit, der jedoch nichts Luftritterlich-Heroisches, sondern eine Art narzisstischer Bosheit anhaftet. »Hold this till I get back!« lässt der Off-Kommentar einen Piloten sagen, als er vor dem Takeoff zum Einsatz einem Mechaniker seine Zigarre in die Hand drückt. Nach der Zerstörung einer Brücke im Sturzflug schwärmen die *Thunderbolts* einzeln zum *strafing* aus, zum Beschuss diverser Bodenziele im Tiefflug. »Every man his own general« kommentiert die Off-Stimme, um dann, zu Bildern von der schrittweisen Zerstörung eines Eisenbahnzuges, wieder anstelle der (mentalen) Stimmen der Flieger zu sprechen: »Give it a few squirts. Might kill somebody. [...] Let´s see what´s in those boxcars. [...] Try the cars one at a time. Might be something interesting in them. Usually is. Got it burning nicely now«. Nach einigen »squirts« (Spritzern) stehen mehrere Waggons in Flammen. Die nachfolgende Sequenz zeigt italienische Ziele, ostentativ beliebig und nach Art eines kurzen Anklopfens im Überflug beschossen: ein Leuchtturm, ein Radiosender, »Jerry vehicles« in Bauernhöfen (»Jerry« als Slangwort für »German«), sogar »Somebody in that field. Wonder who they are... no friends of mine!« Schließlich gerät die Montagerhetorik der Aufzählung zum dreistufigen Witz mit Schlusspointe, wenn es, aus der intentionalen Perspektive des Piloten, zu entsprechenden *strafing*-Aufnahmen heißt: »Houses around here look kinda suspicious. Might be something in them. Not in that one. Not in that one. Could be wrong. But – waddayaknow!« Dieses »Wer sagt´s denn!« gilt dem Bild der Explosion eines freistehenden Hauses.

Dieses obszön anmutende Szenario von Tieffliegern, die auf der Suche nach »something interesting« Waggon und Gebäude wie Geschenkpakete »offenschießen«, deutet sich schon zu Beginn von *THUNDERBOLT* in einer Sequenz an, die ein Selbstbild von Air Force-Fliegern als souveräne Gestalter urbaner Landschaften im Modus der Zerstörung entfaltet. »From the air, Italy is more re-

mote« heißt es da. »The airman never sees the face of the people. Only the face of the country. Lots of the country have never been touched. This one didn't matter«. Den Flugbildern von Ortschaften folgen nun solche von Dörfern und Bahnanlagen in Trümmern. »When something *did* matter, that was another story. This is how we changed the face of Italy – from the air. They boasted Italian trains ran on time. Not these... This is what we did to the face of Italy. There's a story behind why we did it and how we did it«. Wie THE MEMPHIS BELLE zeigt auch THUNDERBOLT Landkarten und Animationen, die eine sinnstiftende Story für den luftbildverändernden Eingriff ins Gesicht Italiens entwerfen sollen. Parallel zum Motivationsrahmen dieser militärstrategischen Diagramme verläuft noch eine andere Story, vielmehr deren zwei: Zwei Motivverknüpfungen deuten eine Art Tausch oder Abgeltung für die Bilder der Ruinen am Boden und des »man in the streets« an.

Zu Aufnahmen verzweifelter Italiener in Trümmern ihrer Wohngebiete heißt es, wieder nicht ohne Süffisanz:

»To the Italian man in the streets – or what's left of the streets –, this is the fulfillment of a promise. The promise of the Fascists to build a 20th century Roman Empire, conceived in tyranny and dedicated to the proposition that some men were meant to be slaves of other men. Special victims were the children. They saw things not meant for children's eyes«.

Im Bild halten zwei Kinder vor einem Schutthaufen inne; bevor sie weitergehen, ist – als ihr *point of view-shot* – das Bild einer halb verwesten Leiche im Schutt insertiert. Dieses kurze Gräuelbild hat gegen Filmende seine Entsprechung auf Seiten der Amerikaner: Ohnmächtig stehen einige von ihnen nahe den brennenden Trümmer einer neben der Piste bruchgelandeten *Thunderbolt*:

»That's a wreck. A P-47 is cooking. And there's a man in it. When they hit like this, there's nothing to do. Let them burn and stay clear of the exploding ammo. Keep on landing. You have to. No place to park up there. [...] All you know is, for some the war is expensive. You wished that people back home could at least see it«.

Zum letzten Satz ist zu sehen, wie Air Force-Männer den halbverkohnten Torso eines Kameraden mit Stangen aus dem rauchenden Wrack ziehen.

Was hier noch einen Rest an Symmetrie, an Ästhetik zwischenstaatlicher Kriegsführung ermöglicht und somit verhindert, dass das Bild in Zigarren rauchende Tiefflieger, »every man his own general«, einerseits und das aus der Luft ruinierte Gesicht Italiens andererseits zerfällt, ist die Abgeltung einer grotesk verstümmelten Leiche durch eine andere, eines Schockbildes durch ein anderes im affektiven Register der Inszenierung. Was in diesem Tausch jedoch mit reartikulierte wird und wiederkehrt, ist die Betonung eines Krisenfalls der Wahrneh-

mung, von etwas, das nicht allen gezeigt werden kann – weil es nicht für Kinderaugen gedacht ist bzw. weil es die Leute daheim nicht sehen können, oder wenn doch, dann nur als *flash* eines *atrociti picture*, dem Bilder tatenlos und erschüttert zusehender Soldaten vorangehen und folgen. Das Motiv der desintegrierten Erfahrung, der nicht geteilten Anblicke, zumal auch der Inkommensurabilität zwischen dem Ruin am Boden und der obszönen Souveränität in der Luft, durchzieht die Konstruktion von THUNDERBOLT. Das Filmende versucht, das Auseinanderklaffende zu reintegrieren, im strategischen Sinnhorizont einer erfolgreichen militärischen Großmission und im Modus der Anerkennung der Ruinierungen als hilfreiche Tat durch den Blick der Allgemeinheit eines nationalen Armeekollektivs: »The men on the ground pushed north, and as they moved on, they saw what had been done to help them«. Die Truppe sah, dass es gut war: In der nachfolgenden Bild- und Kommentar-Aufzählung der vielen deutschen Panzer und Granaten, die aufgrund der Zerstörung von Brücken und Nachschubzügen nicht zum Einsatz kamen, hallt die am Ende von THE MEMPHIS BELLE so breit ausgespielte Inventarisierung der Schäden und Folgeschäden in der Ökonomie des Feindes nach – allerdings ohne vergleichbare Sinnwirkungen zu generieren.

Einer Sequenz in der Mitte von THUNDERBOLT gelingt ein prägnanteres Gegenbild zu den Luftkriegsruinen Italiens. Dem »man in the streets«, der durch Trümmer seiner alten Städte und Dörfer und seines »20th century Roman Empire« schlurft, antwortet der zukunftsfrohe Pragmatismus amerikanischen Wohnalltags rund um den Air Force-Stützpunkt in Korsika: »When you don't fly you got things to do. Try to make some sort of life for yourself. In trying, you improvise an American community«. Diese besteht aus Männern beim Würfelspielen, Duschen und Wäschewaschen, beim Friseur und beim Essen und – »for the intellectually minded, there's time for more serious things like... practising your Yo-Yo«. Vor allem aber zeigt THUNDERBOLT die Flieger als Häusbauer, beschäftigt mit dem Errichten und Genießen von Gebäuden, Anlagen und *gadgets* einer Wohn- und Freizeitwelt, die wie ein Ferienresort für unterbeschäftigte junge Männer ins Bild kommt:

»If there's anything you want, don't ask for it – build it. Build as though you'd be here forever, though you may get orders to move tomorrow. 66 [squadron, D.R.] found this canyon. Made it their living area. Nobody said they couldn't. Nobody says you can't have a house. Build it. Nobody says your squadron can't have a beach club. Build one. Nobody says you can't dam up a river to make a swimming pool. This American community has everything«.

Den Bildern von Badegewässern mit Pontons und schwimmenden oder body-surfenden Fliegern, sowie eines spielzeughaften Miniaturhauses, das kaum

größer ist als sein Bewohner, folgt der Air Force-Yachtclub, mit Fliegern, die in skurrilen selbstgebauten Vehikeln im Mittelmeer paddeln oder segeln:

»The yachtsmen. An old wing tank makes quite a boat. The crew chief's scrounged parts. Scrounge is polite for steal. Scrounging from wrecked Jerry planes, banged-up Italian cars. Old parachutes for sale. They use only the best quality junk... Sometimes, when you can get a PX ration of beer – you drink it. Then, you look like this«.

Dazu Bilder übermütiger Air Force-Soldaten, die mit Bierflaschen und in Badehosen betrunken im seichten Wasser übereinander kullern und einander mit Schlamm einreiben; dann endet die Sequenz mit einer Abblende.

Der »best quality junk«, zumal die Trümmer von Kampfflugzeugen, welche die Flieger zu Vergnügungsbooten als Bestandteile ihres unbeschwerten, ganz der Freizeit gewidmeten suburbanen Wohn-Idylls umbauen, dieser Schrott ist der missratene Zwilling des Flugzeugschrotts in Wylers berühmterem zeitgleichem Film über das, was Air Force-Soldaten nach dem Fliegen machen: »This is no junk! We're using this material for building prefabricated houses« sagt der Arbeiter auf dem Flugplatz über die ausrangierten Bomber in *THE BEST YEARS OF OUR LIVES*. Aus dieser Losung entsteht Heilung, ergibt sich eine als ultimativ sinnvoll insinuierte neue Nachkriegstätigkeit für den Ex-Bombenschützen: Wenn er am Filmende, bei der Hochzeit des handlosen Kameraden, seiner Geliebten nach all den Verunsicherungen sagen kann, er sei »in the junk business«, dann ist dieses Geständnis Teil der Heilung, auf welche Wylers Inszenierung nach dem Einbruch der Selbstwahrnehmung als Wrack und Arbeitsmarktüberschuss doch noch großspurig einschwenkt. Bomber zu Fertigteilhäusern: Dies ist das Schema eines wohlgefügtten, Sinn und Wert schaffenden Prozesses von Tausch-als-Recycling. In *THUNDERBOLT* geht dieser Prozess nicht so glatt auf: Was entsteht durch Neuverwendung von Trümmern, aus dem Ruin der Häuser, Städte, Machtstaaten und Flugzeuge? Der suburbanisierte, beinah themenwelthafte Wohn- und Freizeitalltag zigarrenrauchender, jocospielender, yachtsegelnder Buben, die in beliebiger Neugier aus der Luft auf die Welt schießen – eine Routine des Missbrauchs von Überschüssen an Feuerkraft, Material, Bier und Zeit. Dem entsprechend heißt es im Off-Kommentar von *THUNDERBOLT* – kurz nach den abgeblendeten Strandsäufern – zu Bildern untätiger Flieger, die sich in ihrem improvisierten Country Club langweilen: »These are your years. Years to get started. Find yourself. Your job, your profession. Get married. Kids. Home of your own. These are the years that count«. In diesen Sätzen klingt die Logik der Bewertung und des Verlusts von Lebenszeit an, die Wyler später unter dem Titel *THE BEST YEARS OF OUR LIVES* bis zum Punkt einer krisenhaften Erfahrung von Subsumtion unters Wertgesetz entfal-

ten wird. Die THUNDERBOLT-Sequenz geht jedoch mit jenen »pets« weiter, denen die Soldaten angesichts der Unmöglichkeit von Paarung und Heimgründung ihre Zuneigung schenken; die Montage von liebevoll gestreichelten und gepuderten Hündchen endet mit der Nahaufnahme eines Air Force-Mannes, der als Haustier einen Raben auf der Schulter sitzen hat, und dem Kommentar: »As always in affairs of the heart, some have peculiar tastes«.

Dieser als »eigenwilliger Geschmack in Herzensangelegenheiten« apostrophierte skurrile Anblick ruft die »things not meant for children's eyes« nicht nur in THUNDERBOLT in Erinnerung. Was ist es, das die Kinder nicht sehen sollen? Es sind zum einen Schreckensbilder, die der destruktiven Umgestaltung von Wohngebieten aus der Luft korrespondieren: die verstümmelten Leichen, zumal der Soldatenrumpf ohne Gliedmaßen, in THUNDERBOLT, das verwundete Bein – »not a pretty sight« – in THE MEMPHIS BELLE, die amputierten Arm- und Bombertriebwerkstümpfe in THE BEST YEARS OF OUR LIVES; Bilder radikaler Endlichkeit und Versehrtheit. Zum anderen ist es der Anblick von Übertretungen im Genießen, von kindischer Zerstörungswut und losgelassenem Freizeitleben abseits heroischer oder funktionaler Disziplin und staatsbürgerlicher Stellvertretung. Beides zusammen genommen ist der nicht für Kinderaugen gedachte Anblick der Wirkung jener erhabenen Macht, welche die sprichwörtliche Initiation »where the men separate from the boys« rückgängig und Männer zu ungeformten kleinen Buben macht. Der als Offenbarungsmoment inszenierten Szene in THE BEST YEARS OF OUR LIVES, in welcher der ehemalige Navy-Soldat seiner Geliebten erstmals seine Armstümpfe zeigt und sich ihr »as dependent as a baby« preisgibt, korrespondieren die Bilder der infantilen Tierliebe, des Zwergenhäuschens, des besoffenen Planschens im Meer. Ein ähnliches Szenario, halbnackte US-Soldaten, die in einer Kampfpause übermütig im Meer herumtollen, stellte Clint Eastwood 2006 ans Ende von FLAGS OF OUR FATHERS, mit einem Off-Kommentar, der diesen Anblick als die zu lange unterdrückte Kehrseite und die adäquatere, ostentativ unheroische Alternative zur kanonischen Medienikone des *flagraising*-Propagandafotos von Iwo Jima verstanden wissen will. Die Geste, verspielte Buben an die Stelle männlicher Helden, der Opfer- und Stellvertreter-Subjekte des Nationalstaates, zu setzen, müsste allerdings bis zur Konsequenz gehen, die besinnungslose narzisstische Stupidität postheroischer Bubenhaftigkeit zu konfrontieren: Iwo Jima als Ballerman Beach. In diesem Sinne wäre eine andere Kriegsfilm-Bildverknüpfung aufschlussreicher: zwischen der Schlusszene von THUNDERBOLT, in der junge Flieger auf ihrer Basis bierselig prostend zu Ziehharmonika-Klängen ein debiles Trinklied über »Colonel Wyman's Country Club« grölen, und der Schlusszene von Kubricks FULL METAL JACKET (USA 1987), in der junge US Marines nach getaner *Search and Destroy*

Arbeit in Vietnam durch brennende Stadtruinen nach Hause ziehen und dabei den TV-Signation-Song des *Mickey Mouse Club* grölen. Wobei Wylers Film möglicherweise nicht weniger fragwürdig endet als Kubricks: Über den dem Country-Club-Gesang folgenden *The End*-Titel prangt ein rotes Fragezeichen.

Mit dem Fragezeichen empfiehlt es sich aufzuhören. Es ist eines jener hier angesprochenen Wylerschen Kryptogramme, wie jene abgespaltene Geheimnachricht »Buyers of Residences Become More Active, With Purchases Heavy« aus *THE DESPERATE HOURS*, die schon für die Siedlungsaktivitäten im suburbanen Bubenthemenpark von *THUNDERBOLT* gelten könnte, oder wie jenes Fragezeichen hinter dem Namen der B-17 auf dem Schrottplatz in *THE BEST YEARS OF OUR LIVES*, das in Zweifel zieht, ob es wirklich ein »Round Trip« wird – ob der Weg in die (militär)technologische Biopolitik eine Rückreise in traditionelle Lebenswelten und Familienordnungen erlaubt. ◀3

Es empfiehlt sich, mit dem Fragezeichen aufzuhören, im Sinn eines Ausblicks auf zu entfaltende Fragen nach filmischen und medienkulturellen Bildern der *air front*, nach Formen, Bombenkrieg in öffentliche Erfahrung zu integrieren. Dies zumal erstens im Zeichen heutiger »postheroischer« Kriegspolitik und Kriegsführung des Westens, die Herfried Münkler (2002, 220f, 234f) zufolge in ihrer Asymmetrie zum Feind zwischen der Anmaßung eines »chirurgischen Eingriffs« aus der Luft, ohne Einwilligung des Patienten, und entfesselter »Schädigungsbekämpfung« schwankt – wobei dem »Umschlag von Kampfhandlungen in Massaker« nicht mehr ein disziplinarisches Soldatenethos vorbeugt, sondern nur die prekäre »Kombination aus technischer Präzision und juristischer Kontrolle«. Zweitens im Wissen um die Sensibilität postheroischer Medienöffentlichkeiten für hohe Kriegsofferzahlen, ihre notorische Nichtakzeptanz eigener Verluste, aber auch ihre herabgesetzte Toleranz für hohe Opferzahlen auf der Feindseite – und zwar nicht nur, was die notorischen »Kollateralschäden« von Luftangriffen in zivilen Bevölkerungen und Infrastrukturen angeht, sondern einer Studie der US Air Force zufolge (Waxman 2000) auch die Opfer in den Reihen der feindlichen Truppen: Die Studie verweist auf die negative heimische und internationale Medienwirkung durch Bilder der Trümmer irakischer Militärkonvois, die bei ihrem Rückzug aus Kuwait 1991 von der US Air Force zusammengeschossen worden waren – völkerrechtlich völlig legitime Ziele, die allerdings als Medienbilder unansehnlich waren, zumal im Großmaßstab der Zerstörung (vgl. Waxman 2000, 30f). Unter dem Aspekt der medialisierten Empfindlichkeit für Gräu- und Kriegsofferbilder wären drittens die literarisch-synästhetischen Schock-Flugbilder in Jörg Friedrichs (2002) Bestseller-Revision des alliierten Bombenkrieges gegen Deutschland zu untersuchen, zumal sein Ausmalen von Massentötungen und Verstümmelungen, deren feh-

lende Inventarisierung im kulturellen Gedächtnis er beklagt, in Verbindung mit seiner Inventarisierung Deutschlands als vernichtungstechnologisch ihres Geschichtsschatzes enteigneter Kulturnation. Der Aufzählung von im »Feuersturm« verbrannten Bibliotheken, Lutherhäusern und Leibnizgräbern korrespondiert da die Aufrechnung des Holocaust gegen Flächenbombardements, die Opfer-ideologisch als »Vergasungen« und »Krematorien« missinterpretiert werden.

Lassen sich von diesen Fragekomplexen her Flugbilder wie etwa PEARL HARBOR (Michael Bay, USA 2001), das Spielfilm-Remake MEMPHIS BELLE (Michael Caton-Jones, GB/USA/J 1990), Patrick Jeudys als Found-Footage-Durcharbeitung von Wylers THE MEMPHIS BELLE angelegte TV-Miniserie LA VERITABLE HISTOIRE DU LIBERTY LILY (F 2005) oder die Feuersturm-Revisionen im deutschen Geschichtsfernsehen anvisieren, so erlaubt schließlich viertens Hartmut Bitomskys B 52 (BRD/CH/USA 2001), den Flugzeugfriedhof explizit als Gedächtnisort und Kehrseite technologisch-politischer Modernisierung der USA zu lesen. Gegen Ende dieses kriegs- und medienarchäologischen Essayfilms, nachdem die Demontage und Verschrottung ausrangierter B-52-Bomber, ihr Recycling zu Autobestandteilen und die Relektüre ihrer Fragmente als »flying palimpsests« in Kunstausstellungsprojekten erörtert worden ist, nach diesen Zeitbildern unaufhörlicher Proliferation der *air front* in diverse Subsysteme des Sozialen also, kommt kommentarlos eine der noch im Einsatz stehenden B-52 ins Bild, mit einer vertrauten Pin-Up-Bemalung und Beinamen-Beschriftung auf dem Rumpf: Das Flugzeug trägt den traditionsreichen Namen *Memphis Belle IV*.

Anmerkungen

- 01► Etwa für die Ausstrahlung des Films im Rahmen des Arte-Themenabends KRIEGSSPIELE – HOLLYWOOD & PENTAGON vom 29.10.2004.
- 02► Man könnte womöglich so weit gehen, im Affektbild von Dana Andrews' Augen und Gesicht im Rumpf des B-17-Wracks die keimende aggressive Bereitschaft zu lesen, eine über Deutschland erprobte destruktive Gewalt nun auf die Alltagsumgebung in seiner Heimat loszulassen; ein solches Feedback-Motiv haben Hollywoodsche Nachkriegsdramen Jahrzehnte später anhand von nach ihrer Rückkehr durchdrehenden Vietnamkriegsveteranen ritualisiert.
- 03► Ein Fortbestehen traditioneller Lebensart unter Bombenkriegseinwirkung hatte Wyler schon 1942 anhand der unerschütterlichen Wohlgefügtheit der britischen *upper middle class family* in MRS. MINIVER als heroisches Beharren an der *air front* der kriegerischen

Modernisierung inszeniert.

- 04► Dabei konstruiert Friedrichs Diskurs sich den Notstand, der sein Projekt als unverzichtbare historiografisch-therapeutische Innovation legitimiert, indem er etwa deutsche Nachkriegsurbanität als Verdrängungsgedächtnis des Bombenkrieges zu verstehen gibt: »Aus der Umgestaltung der Städte spricht eine Abkehr von der Szenerie, in der die Schrecknisse sich zugetragen haben« (Friedrich 2002, 505).

Literatur

Deleuze, Gilles (1991) *Das Zeit-Bild*. Kino 2. Frankfurt/M: Suhrkamp

Doherty, Thomas (1993): *Projections of War. Hollywood, American Culture, and World War II*. New York, Chicester, West Sussex: Columbia UP

Friedrich, Jörg (2002) *Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945*. München: Propyläen

Galison, Peter (2001) *War against the Center*. In: *Grey Room* 4, 2001, S. 7-33.

Münkler, Herfried (2002) *Die neuen Kriege*. Hamburg: Rowohlt.

Rancière, Jacques (2002) *Das Unvernehmen. Politik und Philosophie*. Frankfurt/M: Suhrkamp

Robnik, Drehli (2002) *Remember Pearl Harbor! America Under Attack – ein Blockbuster als medienkulturelles Gedächtnis*. In: *Nach dem Film* 1, Addendum Okt. 2002: <http://www.nachdemfilm.de>

Waxman, Matthew C. (2000) *International Law and the Politics of Urban Air Operations*. Santa Monica, Washington: RAND

PROJEKTIONEN IM FLUGZEUG, VIDEOFILME IM AUFZUG: GEBRAUCHSFILME AUSSERHALB DES KINOS⁴¹

Die meisten Leute sehen Filme nicht nur, wenn sie ins Kino gehen. Längst findet der Konsum audiovisueller Laufbilder an den verschiedensten Orten statt: in Wartehallen, Klassenzimmern, Flughäfen, Autobussen, U-Bahnen, Postämtern, auf der Strasse und im Wohn- oder Schlafzimmer. Dabei erfüllen die projizierten Bilder unterschiedliche Funktionen. Sie können unterhalten, belehren, informieren, die Wartezeit überbrücken oder zum Konsum anreizen. Gehören solche Filme jenseits des Kinos und ihre jeweiligen Aufführungsorte noch zum Gegenstandsbereich der Filmwissenschaft? Oder, anders gefragt: Was gewinnt die Filmwissenschaft, wenn sie sich dieses Themas annimmt?

In seinem Buch *Screen Traffic* greift Charles R. Acland die oft gehörte Rede von einem »postkinematografischen« Zeitalter auf und bemerkt, dass man besser von einem Zeitalter spräche, in dem das Kino seine Monopolstellung eingebüßt hat (Acland 2003, 46). Statt eines postkinematografischen Zeitalters hätten wir es vielmehr mit einer »Postzelluloid-Kinokultur« zu tun, wovon sowohl die digitale Projektion wie die Distribution via Satellit zeugen. Zu dieser Kultur gehören alle Aufführungsorte außerhalb des Kinos, wie eben das Flugzeug, das Klassenzimmer oder die Bar – Orte, an denen man Filme auf eine andere, weniger fokussierte Art und Weise betrachtet, doch ohne dass die Filmerfahrung deswegen verschwände (ibid., 47). Nach wie vor bilde die Aufführung im Kino allerdings die zentrale Ressource für den Umgang des Publikums mit dem Medium, das aktuelle Kinoprogramm funktioniert heutzutage auch als Katalog für den zukünftigen Konsum (ibid., 65). Die Postzelluloid-Kinokultur sei zudem dadurch charakterisiert, dass in Mega- oder Multiplexen häufig nicht nur Filme gesehen, sondern zugleich verschiedene Konsum-Aktivitäten verknüpft werden: essen, einkaufen, spielen (ibid., 57). Allerdings gab es solche Verknüpfungen schon vor dem Multiplex-Zeitalter, und zwar durchaus auch außerhalb des Kinos.

Film und Tourismus

So kennzeichnet die Kombination verschiedener Konsumaktivitäten auch das Verhältnis von Film und Tourismus, zwei der prägenden visuellen Praktiken des 20. Jahrhunderts. Diesem Verhältnis möchte ich im Folgenden anhand von zwei Beispielen nachgehen. Tatsächlich entwickelt das neue Bewegungsmedium Kino, das knapp hundert Jahre nach dem organisierten Tourismus aufkommt, von Beginn an eine vielfältige Beziehung zum Sightseeing, so in Reise- und Abenteuerfilmen, in denen sich Film und Tourismus zur Form eines »authentischen Spektakels« verbinden. Heute bestimmen diese Ingredienzien das Programm des Imax-Kinos.

Insbesondere in der Organisation des Verhältnisses von Raum und Zeit sind Kinoerlebnis und touristische Erfahrung verwandt: Denn beide machen ein Angebot zu einem temporären Austritt aus der Zeit. Nicht zuletzt aus dieser Affinität lässt sich erklären, weshalb der Film schon früh Teil des Reiseerlebnisses wird, wie Vorführungen an Bord von Schiffen, Eisenbahnen und Zeppelin beweisen. Zum einen überbrücken die Filme den Übergang vom Abfahrts- zum Zielort, zum anderen lassen sie die »Reise« schon bei der Anreise beginnen, indem sie Ansichten der angesteuerten Sehenswürdigkeiten vor den Passagieren entfalten. Für solche Zwecke wurden geeignete Programme zusammengestellt, Versionen kreiert oder sogar spezifische Gebrauchsfilme produziert. Ort und Sinn der Aufführung schlägt also mitunter bis auf die Form der Filme und ihre Adressierungsweisen durch.

Sears Tower, Chicago

Wer in Chicago den im Jahre 1973 fertig gestellten, 518 Meter hohen Sears Tower besucht – der bis 1996 als höchstes Gebäude der Welt galt und sich über 110 Stockwerke erstreckt –, kann nicht nur die Stadt von oben besichtigen: auf dem Weg zur Aussichtsplattform auf der 103. Etage nimmt man auch an der Vorführung zweier Filme teil. Nach Erwerb der Eintrittskarte erwartet alle Besucher im Raum vor dem Aufzug eine Videoprojektion, bei der die kommenden Attraktionen einer Vorbesichtigung unterzogen werden können: Stadtbilder, aufgezeichnet aus luftiger Höhe. Die zweite Filmvorführung findet im Fahrstuhl statt, der von der Firma Schindler stammt und in 70 Sekunden zur Plattform hochgleitet: Auf einem großen Flachbildschirm über der Aufzugstüre läuft ein kurzer Animationsfilm, in dem pinguinartige Wesen Fakten über den Sears Tower und Anekdoten aus seiner Geschichte zum Besten geben. Namentlich wird

den Gästen erklärt, weshalb er immer noch als höchstes Gebäude der Welt gelten darf, trotz der höheren Petronas-Towers in Kuala Lumpur (man muss einfach die Antenne mitrechnen).

Heutzutage teilen viele Touristen ihre Reiseerfahrungen nicht nur mit Familie und Freundinnen, indem sie bei Partys Fotos und Dias zeigen und von ihren Erlebnissen berichten; viele Reisende erweitern den Familienkreis und stellen Zeugnisse ihrer Eindrücke ins Internet. Solche Internet-Tagebücher erlauben einen – wenn auch vorerst nur anekdotischen – Zugriff auf den praktizierten Verbund von Tourismus und Film, der die These von ihrer notwendigen Verknüpfung zu bestärken vermag. Ein Beispiel ist das Reisetagebuch von Brian und Nate, die im Jahr 2002 quer durch die USA fuhren: »Well folks, here it is ... the dreaded Journal of Brian and Nate's adventure across America (with a dash of Canada and Mexico thrown in for flavor)«. ⁴² In Chicago besichtigten die beiden jungen Australier unter anderem den Sears Tower. Der entsprechende Eintrag befasst sich in nahezu gesamter Länge mit dem Thema Film:

»Saw Sears Tower. Went to the top. Pretty tight. Sat and watched Sears Tower video and somebody kept taking pictures of it ... pictures of a movie ... hmmm ... The whole Sears' Tower experience was pretty odd. The elevator ride on the way up had a short movie, complete with star-tours-esque mishaps and shenanigans. There's something unnerving about an elevator »pretending« to go haywire ... I wonder if there are people who would've opted out of going to Sears Tower if there wasn't a wacky movie for the trip up ... There should've been a movie for the long ass line that we waited in for tickets ... I felt like there should be a roller coaster or naked women at the end of it ... instead I coughed up a fistful of cash«. ⁴³

Der Eintrag enthält eine Reihe bemerkenswerter Beobachtungen: Da ist zunächst die Erwähnung von jemandem, der von der Videovorführung Fotos macht, was den Tagebuchschreiber nachdenklich stimmt (»pictures of a movie ... hmmm«). Auch der Aufzugsfilm findet Beachtung, wenngleich nicht die Billigung des Schreibers. Andererseits kann er sich einen Tipp an die Organisatoren nicht verkneifen: Eine weitere Filmvorführung vor der Ticketkasse wäre wünschenswert, um die Zeit in der Schlange zu verkürzen. In Bahnhöfen und anderen Orten, an denen man warten muss, sind ja in den letzten Jahren Bildschirme installiert worden, was der Schreiber so zu schätzen weiß, dass er das Fehlen entsprechender Angebote moniert (auch wenn er im Grunde andere Formen der Unterhaltung vorziehen würde). Der Aufzugsfilm, der im zitierten Tagebuch so wenig Anklang findet, wird auch in anderen Internet-Erfahrungsberichten häufig erwähnt. Positiv reagieren in erster Linie Eltern und Kinder: »My son loved the animated movie in the elevators on the way up and down«; ⁴⁴ »The movie in the elevator was lots of fun for my kids«; ⁴⁵ oder »My favorite

memory is watching a movie in an elevator as I went to the Sky Deck.«◀6 Bemerkenswert ist letzterer Eintrag von einem Schüler der dritten Klasse: Die schönste Erinnerung überhaupt sei die an den Aufzugsfilm.

Inflight Entertainment

Im Vergleich zu anderen Transportmitteln verfügen Flugzeuge über das am stärksten ausdifferenzierte Angebot an Bordunterhaltung. Die World Airline Entertainment Association (WAEA), ein 1979 gegründetes, weltweites Netzwerk von über 100 Fluggesellschaften und 250 Zulieferfirmen, die Inflight Entertainment (IFE) anbieten, gibt folgende Definition:

»Strictly speaking, IFE stands for Inflight Entertainment; but, as passenger systems have evolved to include communications (telephony, fax, e-mail, data links), information (news, weather, stock quotes, web content), and interactive services (video games, shopping/e-commerce, surfing the web), the term »IFE« has likewise grown to encompass all of the various entertainment, communications and information content, features, and options available to the airline passenger on commercial aircraft.«◀7

IFE umfasst also alle Unterhaltungs-, Kommunikations-, Informations-Inhalte und -Ausrüstungen für Passagiere kommerzieller Flüge. Man könnte auch sagen, dass IFE die Postzelluloid-Kinokultur an Bord bringt und genau jene Verbindung von Filmsehen mit verschiedenen Arten des Konsums anbietet, vom Essen über das Spielen bis zum Einkaufen, die auch in Shopping-Centern mit zugehörigem Multiplex zu finden ist. Dass die Wartehallen von Flughäfen mittlerweile auch zu großen Einkaufszentren mit eigenen Unterhaltungsangeboten geworden sind und das Shopping-Erlebnis nur für die Dauer des Einsteigens unterbrochen wird (federführend sind hier die Flughäfen von London, aber auch der von Dubai, der um den größten Duty-Free-Laden der Welt herum gebaut zu sein scheint), unterstreicht zusätzlich, dass IFE im Wesentlichen die Fortsetzung eines Konsumverbunds darstellt.

Seit 1989 vergibt die Organisation einmal im Jahr mit den so genannten Avion Awards eine Art Flugzeug-Oscars, wobei die Kategorien in den letzten Jahren stetig zugenommen haben. 2004 wurden folgende Preise vergeben: Best Overall Inflight Entertainment, Best Inflight Magazine, Best Inflight Entertainment Guide (within the Magazine), Best Inflight Entertainment Guide (separate from the Magazine), Best Single Inflight Audio Program, Best Inflight Audio Entertainment, Best Single Special Purpose Video, Best Video »Magazine«

Style Program, Best Inflight Video Programming (Short Haul), Best Inflight Video Programming (Long Haul) und Best Inflight Graphic User Interface. 18

Ein konventioneller Zugang zu Inflight Entertainment würde von der Beobachtung ausgehen, dass beim Fliegen, das in erster Linie Transport- und Reise-funktionen erfüllt, zusätzlich Filme gezeigt werden. Man kann aber auch behaupten, dass zur zivilen Lang- und Mittelstreckenluftfahrt in gewisser Weise immer schon der Film gehört hat, dass Fliegen und Medienkonsum eine koordinierte Einheit bilden. IFE wäre dann weniger als unterhaltsamer Zusatz zu verstehen, sondern vielmehr als integraler Bestandteil des Fliegens als einer Variante des Konsumierens. So versucht die Flugreiseindustrie mithilfe von IFE am Gründungsmythos der zivilen Luftfahrt weiterzuspinnen, der besagt, dass Fliegen mehr ist als industrialisierte Mobilität. Fliegen, so könnte man knapp formulieren, stellt eine Form des Medienkonsums dar.

Zwei Thesen möchte ich bezüglich der strukturellen Affinität von Fliegen und medial erzeugten Bildern vertreten; beide gehen von der Idee aus, dass IFE eine Kontinuität der Erfahrung herstellt. Bordunterhaltung, so die erste, all-gemeinere These, stiftet die Kontinuität der touristischen Erfahrung als visu-elle Erfahrung. Ellen Strain hat darauf hingewiesen, dass das Reisen im Grup-pentourismus zu einer primär visuellen Aktivität wird: von nun an sind Tourist und Sightseer identisch (Strain 2003, 24). Vor dem organisierten Tourismus war dies nicht der Fall, weder für den so genannten Armchair-Traveller, der zu-hause im Sessel Reiseliteratur liest, noch für den real Reisenden. Doch nun un-terstützt die Vorführung von Filmen an Bord von Flugzeug oder Dampfer die topografische Orientierung und stiftet eine Kontinuität der Reiserfahrung als visuelle Erfahrung, insofern sie die Aktivität des Schauens auch in den »toten« Zeiten, den Phasen des Transports, forciert. Das Video, das die Besucher des Sears Tower vor dem Aufzug erwartet, ist dafür ein charakteristisches Beispiel, lässt es doch die touristische Blickerfahrung schon unterwegs beginnen. Dass dabei das Video als Teil der Sehenswürdigkeit wahrgenommen wird, un-terstreicht das oben zitierte Reisetagebuch, wenn es erwähnt, dass manche Leute die medial vermittelte Aussicht als ebenso fotografierwürdig erachten wie die reale und auch diese als touristische Bildtrophäe mit nach Hause nehmen.

Die zweite These besagt, dass Bordunterhaltung, ob nun in Form von IFE oder in Form des Videos im Aufzug, dazu beiträgt, für die Passagiere einen kontinuier-lichen Horizont zu schaffen. Horizontverlust ist eine der wichtigsten Ursachen der Flugangst. Inflight Entertainment und namentlich Filme wirken diesem Verlust entgegen, indem sie für den realen Horizont einen medialen substitu-ieren. Auch hier lässt sich das Sears-Tower-Beispiel nahtlos einfügen: Das Vi-deo im Aufzug lenkt ab von der potenziell klaustrophobischen Situation und

der immensen Transportgeschwindigkeit. Obwohl man die Bodenhaftung verliert, bleibt man mittels Blick auf die Leinwand »connected.«

Zur Geschichte des Inflight Entertainment

Douglas Gomery datiert in seiner Untersuchung *Shared Pleasures* die ersten Versuche in den USA, Filme an Bord von Flugzeugen vorzuführen, auf das Jahr 1925 (Gomery 1992). John Norman White, der im Auftrag der WEAE eine technikzentrierte Innovationsgeschichte des IFE verfasst hat und dabei auch Europa berücksichtigt, legt sich ebenfalls auf dieses Datum fest (1994/2005). Demnach wurde 1925 während eines 30-minütigen Fluges über London *THE LOST WORLD* (Harry O. Hoyt, USA 1925) gezeigt, ein Abenteuerfilm nach Arthur Conan Doyle mit dem Tyrannosaurus Rex als Protagonisten (White 2005, 1). Zur Feier der neuen Transporttechnologie projizierte man einen Film, der von einer Zeitreise und der Begegnung mit jener Kreatur handelt, die gemäß W.J.T. Mitchell als »Totemtier der Moderne« gilt. Die WAEA nennt aber ein noch früheres Ereignis, das direkt zur Vorgeschichte gehört: 1921 wurde an Bord eines Flugbootes, das über Chicago kreiste, ein Tourismusfilm über die »Windy City« mit dem Titel *HOWDY CHICAGO* vorgeführt. ◀9 Beide Aspekte der Kontinuitätsstiftung kommen dabei schon zum Tragen: Die Passagiere sehen auf der Leinwand das, was sie auch sehen würden, wenn sie aus dem Fenster schauten, der Film führt den Horizont der Außenwahrnehmung also fort; gleichzeitig handelt es sich bei *HOWDY CHICAGO* um Werbung, die Flug- und Tourismuserfahrung verbindet. Der Blick, den die Zuschauer auf die Leinwand werfen, ist ein touristischer Blick auf die Stadt, die Ausgangspunkt und Ziel der Reise bildet: medial vermitteltes Sightseeing in der Luft.

Der Verbund von Flugzeug und Medien umfasste damals aber bereits weitere Unterhaltungsformen. So fanden in den 20er und 30er Jahren auch Live-Konzerte und Modeschauen an Bord statt. Solche Aufführungen dienten allerdings weniger der Unterhaltung, sondern funktionierten das Flugzeug um zur spektakulären »event location«. Sie waren in erster Linie als Medienereignisse inszeniert, zu denen die Presse eingeladen wurde, die in der Folge auch fleißig darüber berichtete (White 2005, 1). Solche inszenierten Ereignisse, die mit dem Fachbegriff »exploitation« bezeichnet werden, gehören seit den 1910er Jahren zum Standardrepertoire der Filmvermarktung und sind Teil einer Tradition, die bis in die 1860er Jahre und zu den Werbetricks des Schaustellers P.T. Barnum zurückreicht (Gaines 2005, 76ff.). Ganz in diesem Sinn wurde das Flugzeug auch 1931 genutzt, als die »erste« Fernsehübertragung an Bord stattfand. In einer

Fokker F-10 wurden auf einem TV-Schirm Bilder empfangen, eine Präsentation, an der das noch wenig bekannte Starlet Loretta Young teilnahm (White 2005, 1).

Das Flugzeug als »event location« für Unterhaltungsereignisse, die der Selbstpromotion der Luftfahrt dienen: dafür stehen auch zwei weitere Events. 1941 wird an Bord eines Navy-Frachtflugzeuges, das für drei Stunden über New York kreist, eine Film Premiere inklusive Live-Auftritt von Veronica Lake veranstaltet – ein Beispiel, bei dem Reklame für die Luftfahrtindustrie und Filmwerbung eine glückliche Ehe eingehen. 1948 wiederum warb die Pan American mit dem Slogan »Movies 7000 feet above the Atlantic« für eine Vorführung von STAGECOACH (USA 1939, John Ford). Zwischen der Premiere im Kino und der Vorführung an Bord lagen neun Jahre. Heute beträgt der so genannte »avion-slot«, die Frist, die zwischen der Kino- und der Inflight-Auswertung vergeht, in der Regel zwei Monate. Um eine möglichst große Medienabdeckung zu erreichen, ließ man sich bei PanAm folgenden Gimmick einfallen: Eine von Pferden gezogene Kutsche galoppierte über das Flugfeld und brachte die 16mm-Kopie von STAGECOACH zur Maschine (White, *ibid.*). Später führte eine Stewardess den Film vor, der Projektor war auf einem Gangplatz installiert; zum Rollenwechsel wurden Erfrischungen gereicht. Die Kolbenmotoren sollen den Ton erheblich gestört haben (noch gab es keine Kopfhörer).

Vergegenwärtigt man sich die Geschichte der zivilen Luftfahrt, so zeigt sich, dass die frühesten Projektionen mit dem Beginn der Passagierflüge zusammenfallen; ◀10 die genannten Beispiele gehören zur Experimentierphase der »inflight movies«. Unverkennbar greifen Film und Fliegen, aber auch der Filmwerbediskurs und der Promotionsdiskurs für das Reisemittel Flugzeug nahtlos ineinander.

Ab 1961 sind auf TWA-Flügen regelmäßig Filme zu sehen, und zwar weiterhin im 16mm-Format (White 2005, 2). Dafür wurden eigens entwickelte Filmspulen in Übergröße eingesetzt, so dass die üblichen drei bis vier Rollenwechsel entfielen. Die erste nichtamerikanische Fluggesellschaft mit Filmprogramm war übrigens Pakistan International Airlines, die diesen Service 1962 zur Regel machte. Tourismusgeschichtlich stehen die 60er Jahre auch für den Beginn des modernen Massentourismus, der anfänglich, zumindest in Europa, vom Transportmittel Automobil geprägt war, spätestens mit der Einführung der Charterflüge in den 70er Jahren aber zum Flugtourismus wird (Pagenstecher 2004, 13).

Als Filme an Bord zum Standard werden, findet nun ein entscheidender Umbruch in der Zivilluftfahrt statt: 1957 beginnt die Ära des Passagier-Jets. Damit verändert sich nicht nur die Reisegeschwindigkeit; vor allem steigt auch

die Flughöhe von 5000 auf mehr als 10 000 Meter, was zur Folge hat, dass die Passagiere den Sichtkontakt zur Erde verlieren. Die Vermutung liegt nahe, dass zwischen der Standardisierung des Inflight Entertainment und dem Verlust der Bodensicht mehr als nur ein zeitlicher Zusammenhang besteht. Der Verlust der Bodensicht bedeutet unter anderem, dass die touristische Erfahrung als visuelle Erfahrung abbricht. Die Filmprogramme an Bord überbrücken diesen Bruch.

Dass im Flugzeug eine besondere psychologische Dynamik herrscht und neben der Befriedigung von Schaulust auch die Kontrolle von Ängsten eine Rolle spielt, lässt sich nicht zuletzt an der Regulierung der Filminhalte ablesen. Für die Versionen, die an Bord von Flugzeugen gezeigt werden, haben sich spezielle Inflight Editing Standards durchgesetzt. Sie ähneln den Auflagen für Fernsehfassungen, nur sind die IFE-Regeln noch strikter oder konservativer. Selbstverständlich dürfen keine Flugzeugkatastrophen vorkommen; Vorsicht ist ferner im Umgang mit terroristischen Handlungen geboten. Nacktheit und Sexszenen sind ebenfalls nicht erlaubt, wobei die USA und asiatische Länder strenger verfahren als Europa. Ganz im Geist des Production Code sind auch Gotteslästerung, rassistische Kommentare oder herabsetzende Bemerkungen über Kulturen, Religionen oder Nationalitäten verboten. Zurückhaltung gilt ferner bei Gewalt und Blutvergießen, ein Punkt wiederum, bei dem die USA und asiatische Länder sich weniger empfindlich zeigen als die Europäer. Ebenso stehen Darstellungen von Waffengebrauch, Drogeneinsatz und physischem Missbrauch unter Vorbehalt. Schließlich dürfen andere Fluggesellschaften nicht erwähnt werden. Insgesamt erstaunt es nicht, dass für die WAEA Komödien, heitere Liebesgeschichten und seichte Abenteuerfilme ideale Genres darstellen: Filme also, denen auch von der Rating-Kommission der amerikanischen Produzentenvereinigung MPAA Familientauglichkeit bescheinigt würde. ◀11

Horizontverlust

Rund die Hälfte der Menschen, die unter Flugangst leiden, fürchtet sich keineswegs davor abzustürzen. Vielmehr haben sie Angst, im All zu verschwinden. Ausgelöst wird diese Angst nicht zuletzt durch die Erfahrung des Horizontverlusts, der sich bei Jetflügen unweigerlich einstellt. IFE-Angebote kompensieren diesen Verlust zumindest teilweise, und sie können in diesem Sinne auch als kontraphobische Installationen verstanden werden. Dass sich die Fahrgäste mit der Welt verbunden und wohl fühlen, lautet das von den Anbietern definierte Ziel von IFE.

Zu den Angeboten, die darauf angelegt sind, einen virtuellen Sichtkontakt zum Boden herzustellen, zählen in erster Linie Landkarten, auf denen die jeweilige geografische Position durch Animation eines Flugzeugs visualisiert wird. Solche Animationen erscheinen in der Regel dann auf dem Monitor, wenn das übrige Unterhaltungsprogramm bei Start und Landung aus sicherheitstechnischen Gründen ausgeschaltet bleiben muss. Grafisch wirken diese Positionsbilder manchmal etwas unterkomplex, und sie sollen in Zukunft sukzessive von einer technischen Neuerung abgelöst werden, dem so genannten AirTrack System, das »freie Bodensicht bei Nacht und Nebel« verspricht:

»Auch Fluggäste, die keinen Fensterplatz ergattert haben, sehen künftig an Bord die Stadt, die sie gerade überfliegen. Oder das imposante Panorama der Alpen. Zu sehen sind die Bilder auf den Monitoren an Bord. Air Track heißt das System, das der amerikanische Bordunterhaltungsspezialist Teac Aerospace gemeinsam mit der Lufthansa-Technik entwickelt hat und das freie Sicht auf die Erdoberfläche auch nachts und bei dichter Bewölkung möglich macht. Und zwar durch digital gespeicherte Bilder, die Satelliten zuvor aufgenommen haben. Deren Qualität ist so gut, dass man sogar einzelne Häuser erkennen kann. In das System können auch aktuelle Bilder von Videokameras eingespeist werden. Etwa solche aus der Sicht des Piloten bei Start und Landung« (Air Berlin Inflight Magazin, August 2004).

Es fragt sich ohnehin, wie lange man als Flugzeugpassagier noch aus einem realen Fenster schauen darf. Spätestens seit dem 11. September 2001 ist bekannt, dass man dabei Dinge zu sehen bekommt, die man gar nicht sehen will. ◀12

Supplement

Gebrauchsfilm und der Gebrauch von Filmen im Ablauf touristischer Prozesse stellen mehr dar als nur Zusätze und Beigaben einer Aktivität, die auch ohne sie stattfinden würde. Die Bordunterhaltung schafft eine Kontinuität der touristischen Erfahrung als visuelle Erfahrung, und man könnte die These vertreten, dass sie auf diese Weise zur Einübung in die Disziplin des Tourismus, einer Disziplin des Schauens, beiträgt. Zudem kommt der Bordunterhaltung, wie auch dem Aufzugsvideo im Sears Tower, eine kontraphobische Funktion zu, stiftet sie doch einen kontinuierlichen Horizont und arbeitet so der Flug- und Höhenangst entgegen. Gerade für die Bordunterhaltung und namentlich für ihre visuellen Komponenten gilt, dass sie als integraler Bestandteil des Flugenerlebnisses begriffen werden sollten. Sie funktionieren als Supplement im Sinne Derridas: als scheinbar unwesentliche Ergänzung eines in sich geschlossenen Ganzen, von dem man spätestens dann merkt, dass es ohne Ergänzungen nicht

auskommt, wenn man diese wegzudenken versucht. Für die Filmwissenschaft bedeutet dies nicht zuletzt, dass Gebrauchsfilme – und dies mag auch für alle anderen Filme gelten – nicht nur als Texte oder Artefakte zu verstehen sind, sondern immer auch als Elemente von Verwendungszusammenhängen, in denen sie vorkommen und die sie erst möglich machen.

Anmerkungen

- 01** ▶ Erstabdruck in: *montage/av*, 14/2 (2005), S. 142–150.
- 02** ▶ www.300poundmusic.com/adventures/roadtrip/day5.html; 18. 3. 2005.
- 03** ▶ Wie Anm. 2.
- 04** ▶ www.fodors.com/rants/rrread.cfm?destination=chicago@49&class=Sights@20001&property=Sears%20Tower@117162&entity_id=105423; 18.3.2005.
- 05** ▶ travel.yahoo.com/p-reviews-2825146-prod-travelguide-action-read-ratings_and_reviews-i-sortorder-4; 18.3.2005.
- 06** ▶ 3. Klasse Central Elementary School, Wilmette, IL (Virtual Museum Project), wilmette39.org/virtualmuseum/museum04/abrams/skydeck.html; 18.3.2005.
- 07** ▶ <http://www.waea.org/faq.htm#6>, 3. April 2005.
- 08** ▶ www.waea.org/events/avion/2004/avion-award-winners-2004.htm, 3. April. 2005.
- 09** ▶ »IFE Historical Firsts« auf www.waea.org/ife.htm, 3. April 2005.
- 10** ▶ Die zivile Luftfahrt beginnt entweder Mitte der 20er Jahre mit der Gründung der ersten bedeutenderen Luftfahrt-Gesellschaften, wie beispielsweise 1926 der Lufthansa, oder erst Ende der 20er Jahre, als die ersten »größeren« Zivilflugzeuge gebaut werden. Man könnte sie aber ebenso berechtigt schon nach 1918 datieren, als es die ersten Passagierflüge überhaupt gibt – in Flugzeugen, die neben dem Piloten 6 bis 8 Personen Platz bieten.
- 11** ▶ www.waea.org/Press/EditingStandards.htm, 3. April 2005.
- 12** ▶ In einem Artikel über die Zukunft des fensterlosen Passagierflugzeugs, des so genannten Nurflüglers, äußert sich der Industriedesigner Werner Granzeier folgendermaßen: »Wir werden mit virtuellen Fenstern auf Bildschirmen arbeiten. [...] Das wird eines der größten Probleme bei der Passagierakzeptanz sein, aber ich glaube, das ist auch ein Generationenproblem – die heute aufwachsende Videogeneration wird das sehr viel eher akzeptieren« (zit. in Spaeth 2005: V3).

Literatur

Acland, Charles R. (2003) *Screen Traffic. Movies, Multiplexes, and Global Culture*. Durham: Duke.

Derrida, Jacques (1967) *De la grammatologie*. Paris: Les Éditions Minuit.

Gomery, Douglas (1992) *Shared Pleasures. A History of Movie Presentation in the USA*. London: BFI.

Gaines, Jane (1990) *From Elephants to Lux Soap: The Programming and »Flow« of Early Motion Picture Exploitation*. In: *The Velvet Light Trap* 25, S. 29–43.

Pagenstecher, Cord (2004) *Der touristische Blick. Visuelle Wahrnehmung im Tourismus*. In: *Backstage Tourismus. Reisen in den touristischen Raum*. Hrsg. v. Peter Spillmann & Michael Zinganel. Graz: Verlag Forum Stadtpark Graz, S. 12–13.

Spaeth, Andreas (2005) *Beflügelt in die Zukunft*. In: *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung*. Nr. 16, 24. April, S. V2–V3.

Strain, Ellen (2003) *Public Places, Private Journeys. Ethnography, Entertainment, and the Tourist Gaze*. New Brunswick: Rutgers University Press.

White, John Norman (2005) *A History of Inflight Entertainment*. In: www.waea.org/press.htm, »History of IFE,« 3. April 2005 (pdf-File, S. 1–7).

www.waea.org, 3. April 2005.

GESCHICHTEN EINFLIEGEN? DYNAMISCHE EINSTELLUNGEN IN FILM UND FERNSEHEN

Gegenstand

In den vergangenen Jahren bin ich beim Film- und Fernsehschauen sowie Computerspielen immer wieder über Räume, Städte, Meere und Landschaften geflogen. Diese Kamerafahrten und -flüge, mit denen die Zuschauer oder Spieler an unterschiedlichste Orte mitgenommen werden, sind in den jeweiligen Produktionen immer häufiger anzutreffen, so dass sich für die letzten Jahre eine zunehmende Steigerung solcher Flugbilder konstatieren lässt. Diese dynamischen Einstellungen sind Gegenstand der folgenden Überlegungen, wobei ich für ihre Erfassung und nähere Eingrenzung sowohl die Produktionsseite als auch die Rezeptionsseite einbeziehen werde.

Eine erste Abstraktion von der Ebene der Phänomene wäre zum Beispiel: In einer gewissen historischen Phase treten dynamische Aufsichten als ästhetische, funktionale und bedeutungstragende Elemente in bestimmten Medienformaten auf. In diesem Sinne geht es bei der Definition des Gegenstandsfeldes meiner Untersuchungen erstens um die Konstruktion einer historischen Phase und zweitens um Ästhetik, Funktion und Bedeutung einzelner Ausprägungen dieser Phase.

Bei der Betrachtung des medialen Textes liegt mein Schwerpunkt auf den Einstellungen bzw. Elementen, die vor oder zwischen den handlungstragenden Sequenzen von Medienformaten montiert sind – also Titel- und Montagesequenzen, expositorische Einstellungen und transitorische Sequenzen. Hierin verbirgt sich ein nicht nur terminologisches Abgrenzungsproblem. Allein die Auswahl der Szenen, Einstellungen und Ausschnitte erfordert Differenzkriterien, die das zu erfassende Phänomenfeld schon eingrenzen, bevor diese Differenzkriterien formuliert werden. Zusammen mit der Beschränkung durch das eigene Filmgedächtnis gibt es zusätzlich zum ausgewählten Material immer eine Intuition, die bestimmt, was relevant ist. Ob diese Intuition sich verallgemeinern lässt, soll im Folgenden geprüft werden.

»Die meisten Filme, die wir sehen, erzählen Geschichten« (Bordwell 1997, 17). Was von unseren audiovisuellen Erfahrungen im alltäglichen Austausch üb-

rig bleibt, ist häufig nur eine nacherzählte Geschichte. Die Geschichte eines Films, einer Fernsehserie oder eines Computerspielerlebnisses. Die Protagonisten dieser Geschichten sind weit gestreut, von den Hauptfiguren einer Erzählung bis zu uns selbst, in dem wir unsere medialen Impressionen in den narrativen Stoff einer Medienerfahrung einweben. Aus dieser Perspektive endet das Geschichtenerzählen nicht nach dem Film und die Feststellung von Bordwell über die Dominanz der Geschichten im Kino kann auf andere Medien und deren Rezeption ausgeweitet werden.

Neben diesem Erzähldrang bei audiovisueller Produktion und Rezeption gibt es aber Elemente in den jeweiligen Medienerfahrungen, bei denen der narrative Anteil durchaus sehr gering sein kann. Damit stellt sich zwangsläufig die Frage, wie sie – jenseits ihrer Bedeutung für die Geschichten – in das Medienerlebnis eingebunden sind. Einen ersten Hinweis liefern Überlegungen zu Medienerfahrungen, die mit dem Wahrnehmungsraum des Mediums als solchem zusammenhängen.

In seinen kurzen Bemerkungen zum »Verlassen des Kinos« schildert Roland Barthes eine Funktion dieser nicht-dominant narrativen Elemente:

»In diesem urbanen Dunkel wird die Freiheit des Körpers bearbeitet; diese unsichtbare Arbeit der möglichen Affekte entspringt dem, was ein regelrechter kinematographischer Kokon ist; der Kinozuschauer könnte sich die Devise des Seidenwurms zu eigen machen: *Inclusum labor illustrat*; weil ich eingeschlossen bin, arbeite ich und glänze vor Begehren« (Barthes 2006, 377).

Das Dunkel des Kinoraums fördert bei Barthes die Affektarbeit des urbanen Menschentypus. Die ausgelösten Affekte können dabei durchaus in die Geschichte des Films einfließen bzw. sie können mit dieser Geschichte zusammenarbeiten. Diese Funktion ist unmittelbar an das Kino-Dispositiv gekoppelt und funktioniert nach Barthes nicht beim Medium Fernsehen (ebd.).

In Ergänzung dazu möchte ich eine weitere Perspektive auf nicht-narrative Elemente von Medienerleben aufzeigen, indem ich mich intensiv konkreten audiovisuellen Phänomenen – wie den dynamischen Einstellungen – nähere, erste Überlegungen zu ihrer Funktion anstelle und weniger über die allgemeinen Bedingungen eines Mediums spekuliere. Auch möchte ich im Folgenden nicht endgültig darüber entscheiden, ob die dynamischen Einstellungen oder Aufsichten in verschiedenen audiovisuellen Medien narrative Funktionen haben oder nicht. Von Fall zu Fall wird es unterschiedliche Gemengelage geben, die solche Eindeutigkeiten definitiv ausschließen. Die dynamischen Einstellungen möchte ich als Elemente aktueller visueller Kulturen beschreiben und problematisieren, ohne historische oder systematische Vollständigkeit zu beanspruchen.

Ein erster Ausgangspunkt bleibt meine eigene Kinoerfahrung mit der Eingangssequenz aus NIKITA von Luc Besson (F 1990). Eine Erfahrung, die schon sehr lange zurückliegt und trotzdem immer wieder als Anstoß für meine Überlegungen zu dynamischen Einstellungen auftaucht und re-aktiviert wird. NIKITA beginnt mit einer rasanten Kamerafahrt bzw. einem Kameraflug über regennasses Kopfsteinpflaster, in dem sich das Licht der Straßenlaternen diffus widerspiegelt.◀1 Die Kamera gleitet sehr dicht über das Kopfsteinpflaster und am Ende der Sequenz bremst sie auf Schrittgeschwindigkeit ab, schwenkt nach oben und folgt im Rücken von vier nebeneinander hergehenden Protagonisten dem filmischen Geschehen. Dieser in seiner visuellen Abstraktion zuerst etwas rauschhafte Flug über das Kopfsteinpflaster wirft den Zuschauer dann direkt in das Geschehen: den nachfolgenden Einbruch in eine Apotheke, der schief läuft und in einer wilden Schießerei mit der Polizei endet. Die Dynamik des nächtlichen Überflugs über das nasse Kopfsteinpflaster katapultiert uns direkt in die Geschichte des Films.

Ausgehend von diesem Beispiel lassen sich drei grundlegende Möglichkeiten der Einordnung solcher dynamischer Einstellungen diskutieren: Erstens gilt es zu hinterfragen, inwieweit diese audiovisuelle Dynamik eine narrative Einbindungsfunktion hat und uns – wie schon angedeutet – zielgerichtet in die kausale Ereigniskette der Erzählung führt. Zweitens ist festzustellen, dass es durch dynamische Einstellungen eine Sogwirkung in einen Film gibt, die jenseits narrativer Funktionen vorläufig mit Atmosphäre, Stil oder emotionale Einbindung bezeichnet werden kann.◀2 Anschließend an die Bestimmung der Affektarbeit bei Barthes lassen sich – drittens – die Effekte auf Seiten der Rezeption einordnen. Auf dieser Ebene treffen allgemeine Überlegungen zur kulturellen und medialen Tradierungen (z. B. ›Traum vom Fliegen‹ oder die gemeinsame Geschichte von Flugzeug und Kamera) mit individuellen Dispositionen (z. B. einem ›Medienkörpergedächtnis‹) zusammen.

Eine zusätzliche Einbindung des Zuschauers in NIKITA leistet die begleitende Filmmusik von Eric Serra (»Rico's Gang Suicide«), die sich langsam steigert und in der Anfangssequenz auf die folgenden narrativen Entwicklungen vorbereitet. In dieser Kombination von Kameraflug und Musik entsteht der Sog in den Film, der durchaus körperliche Effekte hat (ganz im Sinne von Barthes). Aber dieser Sog wird umgeleitet auf die nachfolgend einsetzenden narrativen Elemente. Fast könnte man sagen, dass eine Stimmung, eine Atmosphäre geschaffen wird, unter deren Eindruck die Zuschauer die kommenden filmischen Ereignisse interpretieren.

Wie ist die Filmmusik mit diesen dynamischen Aufsichten verbunden? Ergibt sich durch das Zusammenwirken z. B. eine Genrezuschreibung, eine Antizipati-

on der Filmstory, ein audiovisuelles Einschwingen auf den Rhythmus des Films? Und wieso erinnere ich mich an dieses Kinoerlebnis auch als körperliche Erfahrung? Gibt es ein ›Medienkörpergedächtnis‹, das sich bei ähnlichen Visualisierungen immer wieder aktiviert und trainiert wird?

Aus all diesen Fragen wird deutlich, dass dieses Zusammenspiel von Affekten, narrativer Konstruktion und audiovisuellem Erlebnis sich nicht auf einen Film und eine Kinoerfahrung reduzieren lässt. Die dynamischen Einstellungen und ihre Effekte sind Teil einer visuellen Kultur, die diese Kombination wiederholt einsetzt, sie als audiovisuelles Stilmittel nutzt und einer produktiven Rezeption zur Verfügung stellt.

Sog

Die Anfangssequenz von *NIKITA* ist typisch für eine historische Phase der populären visuellen Kultur seit den achtziger Jahren, die ich mit ›Geschichten einfliegen‹ provisorisch umschrieben habe. Aus dem Dahingleiten über das nasse Kopfsteinpflaster wird ein Hineingleiten in die *story* von *NIKITA*. Es ist eine zielgerichtete Bewegung auf das erste Plotereignis zu, die durch den Soundtrack und den uns entgegen fliegenden Titelschriftzug verstärkt wird. Die Bestimmung von Ort und Zeit als einem vormals wichtigen Element der Exposition findet dabei nur nebenbei statt.

Ein berühmtes Gegenbeispiel der Filmgeschichte ist die Anfangssequenz von *TOUCH OF EVIL* (USA 1958, Orson Welles). In der ersten mehrminütigen Einstellung – einer Plansequenz – werden sowohl Charaktere entwickelt als auch Raum und Zeit der Handlung eindeutig festgelegt. Das erste Bild zeigt die Justierung der Zeitbombe, die am Ende der vierminütigen Einstellung explodieren wird, wodurch narrative Spannung aus der Differenz zwischen dem Zuschauerwissen und dem intrafilmischen Wissen der handelnden Figuren entsteht. Während zu Beginn von *TOUCH OF EVIL* die Geschichte nahezu unausweichlich auf die Explosion hinsteuert, sie in gewisser Weise deterministisch abläuft und den Zuschauer stark in diese narrative Teleologie drängt (den Zuschauer zum Komplizen macht), lässt die visuelle Abstraktion des ablaufenden Kopfsteinpflasters in *NIKITA* Raum für unterschiedliche Assoziationen und Emotionen auf Seiten des Publikums. Der Sog entsteht in *TOUCH OF EVIL* durch Konkretion und Teleologie: der schon geschilderte Aufbau von Suspense, die Fokussierung auf die Handlung und der darauf abgestimmte Musikeinsatz. ◀ Der Sog in *NIKITA* entsteht durch visuelle Abstraktion und die Affektarbeit der Rezeption sowie den damit verbunden assoziativen und emotionalen Effekten.

Mit einer strukturell ähnlichen Sequenz wie NIKITA beginnt LOST HIGHWAY (Frankreich/USA 1997, David Lynch). Die ersten beiden Filmminuten bestehen aus einer Einstellung, in der sich eine nächtliche Straße im Licht zweier Scheinwerferkegel abrollt. Die gelben Markierungen des Mittelstreifens sind mit den ebenfalls gelben *title credits*, die uns aus der Nacht entgegenfliegen, die einzige visuelle Abwechslung in dieser monotonen, fast abstrakten Einstellung. In Kombination mit dem Titelsong von David Bowie («I'm deranged») ergibt sich in LOST HIGHWAY ein offener Anfang des Films, der nur sehr allgemeine narrative Topoi wie »Reise in die Nacht« u. ä. aufruft. Die sich endlos abrollende Straße in der Nacht, der gelbe Mittelstreifen einer zentralperspektivischen Ausrichtung – wie sie auch aus Computerspielen bekannt ist –, die entgegenkommenden *title credits* und die Musikuntermalung mit David Bowie haben eher leicht hypnotische Funktionen, als dass sie auf eine konkrete Filmstory zusteuern.

Die Einstiegssequenzen von NIKITA und LOST HIGHWAY nutzen das Kino-Dispositiv aus und eröffnen mit ihren dynamischen Einstellungen nicht nur die Handlungsräume, sondern bieten vielmehr Erfahrungsräume für den Zuschauer an. Sie etablieren nicht einen zielgerichteten Narrationsablauf mit einem fast unausweichlichen Ende, sondern schaffen einen assoziativen, emotionalen und eventuell körperlich spürbaren Sog in das folgende Geschehen. Bei LOST HIGHWAY bleibt dieser Sog mehr oder weniger durch die verwirrende narrative Logik des restlichen Films erhalten; bei NIKITA dominiert nach der Anfangsequenz die auf Suspense ausgelegte Konstruktion der Narration. Aber welches Austauschverhältnis etabliert sich zwischen Zuschauer und Film in diesen ersten Minuten? Ebenso könnten wir einer *self-fulfilling prophecy* beiwohnen. Werden hier nur die Allgemeinplätze übers Kino in eine Ästhetik fürs Kino umgewandelt? Der »Sog« des Filmerlebens wird nachgestellt und die Zuschauer werden in die »Geschichte hineingez/sogen«. Ist »Geschichten einfliegen« einfach eine weitere visuelle Variation klassischer Suspense-Konstruktion? Oder vielleicht nur das nicht belegbare Gefühl, dass dieser Film meinen Geschmack trifft und somit eine unerklärliche Prädisposition für die Rezeption des Films schafft?

Overview

Neben diesen zwar beschreibbaren, aber kategorial mit Begriffen wie »Stimmung«, »Atmosphäre« und »Affekt« nur ungenau zu fassenden Filmanfängen mit ihrem visuell-abstrakten Stil existieren ebenso jene Filme, in denen sehr viel eindeutiger Geschichten eingeflogen werden. *THE BIG LEBOWSKI* (USA/UK 1998, Joel Coen) beginnt mit einem Flug aus der Subjektivität einer Pflanze, *tumbleweed* (dt. Steppenläufer, lat. *Salsola tragus*), die als ›rollender Strauch‹ ein berühmtes Genre-Kennzeichen des Western ist. Aus der Perspektive des *tumbleweed* gleitet die Kamera in einer dynamischen Aufsicht über den kargen Boden einer Halbwüste. Diese Inszenierung erinnert noch an die bisher analysierten Filmanfänge, die durch die Aufsicht auf monotone Strukturen wenig zeitliche oder räumliche Orientierung bieten, aber dafür eine Sogwirkung entfalten.

Dazu kommt auch in *THE BIG LEBOWSKI* musikalische Untermalung. Der Country-Song »Tumbling Tumbleweeds« von *Sons of the Pioneers* unterstreicht die Western-Anspielung und gibt einen ersten Hinweis, aus wessen subjektiver Perspektive wir visuell über die Prärie ›torkeln‹. Der große Unterschied zu den vorherigen Beispielen ist die narrative Einbindung dieser dynamischen Einstellung durch eine Off-Stimme. Diese Off-Stimme begleitet uns zum Anfang der Geschichte, in dem sie Ort und Zeit sowie den Protagonisten des Films einführt. Die Hauptfigur, Jeff Lebowski, wird gleich zu Beginn von der Off-Stimme als »fella I wanna tell you about« vorgestellt. Der Ort wird am Ende der ersten (dynamischen) Einstellung des Films dadurch festgelegt, dass sich die Kamera in einem Schwenk nach oben vom Boden bzw. aus der Perspektive des *tumbleweed* löst und das ›Lichtermeer‹ von Los Angeles aus der Dämmerung auftaucht. Der Flug in geringer Höhe über die Halbwüste schließt mit der Panorama-Ansicht auf Los Angeles ab. Gleichzeitig benennt die Off-Stimme den Ort der Handlung: »They call Los Angeles the City of Angels«.

In den nächsten Einstellungen verfolgt die Kamera (unter anderem auch mit Parallelfahrten) das *tumbleweed* durch die nächtlichen Straßen von Los Angeles bis zum Pazifikstrand. Diese visuelle Dynamik wird in der folgenden Einstellung durch eine langsame Kamerafahrt an einem sehr langen Kühlregal eines Supermarkts entlang wieder aufgenommen. Während dieser Kamerafahrt wird der Zeitraum der Handlung durch die Off-Stimme bestimmt (»It [the story, R. A.] took place back in the early nineties – just about the time of our conflict with Sad'm and the Eye-rackies«) und die schon zuvor benannte Hauptfigur wird nun auch visuell eingeführt, in dem Jeff Lebowski am Ende des Kühlregals steht.

Das Einfliegen der Geschichte findet damit auf zwei Ebenen statt. Zum einen auf der Ebene der Off-Stimme des allwissenden Erzählers (einer später auch visuell auftauchenden Nebenfigur, die in einer weiteren Western-Anspielung als »The Stranger« bezeichnet wird) und der Ebene eines *tumbleweed*-Fluges nach und durch Los Angeles. Durch die Kombination beider Ebenen entsteht eine Dichte an *story*-Informationen, die unter anderem durch das redundante Zusammenspiel zwischen der visuellen Attraktion der dynamischen Einstellung und der auditiv erzählten Geschichte zustande kommt.

Neben dieser Anfangssequenz gibt es in *THE BIG LEBOWSKI* noch zwei Traumsequenzen, in denen die Hauptfigur einmal über Los Angeles und einmal über eine Bowling-Bahn fliegt. Besonders der Flug über Los Angeles bei Nacht spielt auf die Bedeutung von Flugträumen in den westlichen Kulturen an. Auch ohne weiter auf den Zusammenhang von Film und Traumdeutung eingehen zu wollen, lässt sich doch sagen, dass Flugträume in Filmen immer wieder aufgegriffen und visuell umgesetzt werden. Während sich die Traumdeuter von Artimidor bis Freud über die Aussagekraft dieser Träume nicht einig sind, lassen sich die ikonographischen Traditionen vom Fliegen und von Aufsichten vorsichtig formuliert als eine Geschichte des ›Höhergestellt-Seins‹ lesen. Dabei ist es erst einmal egal, ob es um weltliche oder geistige Überlegenheit geht, denn im Medium Film wird diese Tradition des ›Höhergestellt-Seins‹ mit den dynamischen Aufsichten weitergeführt.

Explizit wird diese Bedeutungsebene am Anfang von *VANILLA SKY* (USA 2001, Cameron Crowe), wenn wir im Traum des Protagonisten mitfliegen über New York zu seinem luxuriösen Apartment am Central Park. Auf der Tonspur sind nur die gedämpften Geräusche der Großstadt zu hören. Der Traum endet mit einer Autofahrt durch ein menschenleeres Manhattan – und die Übermachtenfantasie des Fluges somit im Horror des einsamen Individuums inmitten ›zivilisatorischer Größe‹.

Die dynamischen Aufsichten bestehen häufig aus dem Überfliegen urbaner Räume, das wir beispielsweise mit Google Earth am Computer selbst kontrollieren können (z. B. im Menü »Suchen« die Funktion »Anfliegen«). Während bei der Navigation in Google Earth eigene Interessen bei der Wahl des zu überfliegenden Geländes dominieren, bewirken die dynamischen Aufsichten in Film und Fernsehen eher einen Kontrollverlust und die Sensation, auf die ›Schienen‹ einer Emotion oder einer Erzählung gesetzt zu werden. Diese Form der Inszenierung des urbanen Raums als vertikale Erfahrungsebene findet sich in vielen aktuellen Filmen und Fernsehserien wieder.

Mit dem nächsten Beispiel, der Filmanfang von *AMERICAN BEAUTY* (USA 1999, Sam Mendes), eröffnen wir den Blick auf eine weitere Form einer eingeflo-

genen Geschichte. Neben dem allwissenden Erzähler, wie dem Fremden in *THE BIG LEBOWSKI*, wird auch der Ich-Erzähler in *AMERICAN BEAUTY* mit ähnlich strukturierten Visualisierungen des urbanen Raums vorgestellt. Die Drehbuchanweisung gibt die Art und Weise der Einführung der Hauptfigur, Lester Burnham, vor: »We're FLYING above suburban America, DESCENDING SLOWLY toward a tree-lined street [...] We're looking down at a king-sized BED from OVERHEAD«. ⁴ Über die Off-Stimme stellt sich die Hauptfigur selbst vor und gibt uns Ort und Zeitraum der Handlung an: »My name is Lester Burnham. This is my neighborhood. This is my street. This... is my life. I'm forty-two years old. In less than a year, I'll be dead«. In gewisser Weise vermischt sich mit dem Hinweis auf seinen zukünftigen Tod und dem nüchternen Stil seiner Vorstellung die Figur des Ich-Erzählers mit der eines allwissenden Erzählers. Mit dem Flug zu seinem Schlafzimmer wird der Überblick über das »suburbane Amerika« zu einem Einblick in den psychischen Zustand von Lester Burnham.

Die Einstellung am Anfang von *FIGHT CLUB* (D/USA 1999, David Fincher) geht den umgekehrten Weg mit einer Achterbahnfahrt von den Gehirnzellen des Protagonisten Jack über den Lauf der in seinem Mund steckenden Pistole bis zum Ausblick aus dem 31. Stock eines Hochhauses auf eine »Landschaft« weiterer Hochhäuser. Der Ich-Erzähler beginnt mit dem Satz: »People were always asking me, did I know Tyler Durden«. Dieses Zoomen von Mikro zu Makro in der Anfangssequenz von *FIGHT CLUB* transportiert den Zuschauer einerseits ziemlich abrupt in das Ende der Geschichte hinein, von dem aus sich der Plot des Films dann entwickelt; andererseits werden der Ich-Erzähler und sein Alter Ego Tyler Durden als psychische Dualität präsentiert.

In gewisser Weise geht es in all diesen Filmanfängen um Überblicksvorstellungen, die einen Verstehensprozess in Gang setzten sollen. Dieses Verstehen ist als eine audiovisuelle Plausibilisierungsstrategie inszeniert, die uns Einblicke in eine Narration, in eine Psyche und Emotion oder in die Beschaffenheit unserer Welt liefern soll. Die dynamischen Einstellungen sind immer Übersichten, wie sie jenseits des Films oder des Fernsehens als Beobachterpositionen hervorgehoben werden.

Ein Beispiel hierfür findet sich in dem Buch *Der Overview-Effekt* von Frank White aus dem Jahre 1987 (1989 deutsche Ausgabe), in dem er die Raumfahrt, trotz des Challenger-Unglücks im Jahr zuvor, als das Zukunftsprojekt der Menschheit beschreibt. Hauptsächlich geht es bei White um den Übersichtseffekt, den die Raumfahrt in Bezug auf die Erde als globale Entität hervorgerufen hat. Aber in seinem ersten Kapitel gründet er sein Interesse an diesem Thema in eigenen Erfahrungen als Flugpassagier und er kommt zu folgender Schlussfolgerung:

»Mentale Prozesse und Anschauungen über das Leben sind untrennbar vom physikalischen Standort. [...] Für die Menschen im Flugzeug ist die Botschaft, die Wissenschaftler, Philosophen, spirituelle Lehrer und Systemtheoretiker uns schon seit Jahrhunderten zu vermitteln suchen, ganz eindeutig: Alles hängt mit allem zusammen, jeder Teil ist Untersystem eines größeren ganzen Systems« (White 1989, 22).

Die orbitale Beobachterposition und die dadurch erlangte Übersicht setzen nach White einen Verstehensprozess in Gang. White nutzt diese Plausibilisierungsstrategie, um seine folgenden Thesen zu begründen.

Im Science-Fiction-Film *Code 46* (UK 2003, Michael Winterbottom) dient der Blick aus dem Flugzeugfenster zuerst der emotionalen Einbindung. Zu Beginn von *Code 46* fliegen wir eine Minute über trostlose Landschaften der Zukunft, bevor diese Aufsicht an den aus dem Flugzeugfenster blickenden Protagonisten, William Geld, zurückgebunden wird. In diesem Moment wird der ›körperlose‹ Überflug Teil einer Bildrhetorik, die uns in die Psyche des Protagonisten einführen will.

Aber nur aus der Beobachterposition des ›Höhergestellt-Seins‹ bewahren die Zuschauer – und mit ihnen William Geld, Lester Burnham oder Jack – die Übersicht über die ›mentalen Prozesse und Lebensanschauungen‹, die sich in den Narrationen dieser Filme begegnen.

Aus einer ästhetischen Perspektive könnten wir die dynamischen Einstellungen mit Begriffen wie »Atmosphäre« oder »Look« beschreiben, die als eher unwissenschaftlich klassifizierte Kategorien kaum in der Medienanalyse verwendet werden. Aber die Atmosphäre oder der Look eines Films steht in einer multilateralen Beziehung zur narrativen Entfaltung der Filmstory, ohne dass sie in dieser narrativen Funktionalität aufgehen. In den ersten Einstellungen von *The Forgotten* (USA 2004, Joseph Ruben) wird diese Beziehung beispielhaft deutlich, wenn aus einem zielgerichteten Flug (in Aufsicht) über die Upper New York Bay ein suchender Flug über die Straßenschluchten von Manhattan wird. Diese desorientierte Suche der Kamera korreliert mit der Suche der Mutter nach ihrem angeblich eingebildeten Sohn in der Filmstory. Über eine visuelle Erfahrung werden wir auf eine Geschichte eingestimmt, die das Motiv der Suche aufgreift.

Establishing

Im Fernsehen werden dynamische Aufsichten in den letzten Jahren immer häufiger eingesetzt und ersetzen den klassischen *establishing shot*. Der *establishing shot* zeigt oft Außenansichten von Gebäuden, in denen die Handlung in der folgenden Einstellung stattfindet. In dem sich historisch wenig veränderten Format der Sitcom lässt sich zudem die Serialität dieser *establishing shots* bis zu aktuellen Produktionen nachvollziehen. Immer wieder wird der Handlungsort, meist ein Einfamilienhaus oder Bürogebäude, in einer Außenansicht gezeigt und die Titelmelodie kurz angespielt. Dies geschieht selbst dann, wenn der Handlungsort nicht gewechselt hat.

In neueren Prime Time-Serien wird beim Übergang von einem Handlungsraum zum nächsten dagegen häufiger ein Überflug über die Stadt gezeigt. Dabei geht es allerdings weniger um eine Orientierung in der Stadt, stattdessen treten unbestimmte Eindrücke der Stadt selbst in den Vordergrund. Unterstützt werden diese Eindrücke durch den Soundtrack der Fernsehserie.

Die Bedeutung des Soundtrack in Fernsehserien führt uns zurück ins Jahr 1984, zu einem weiteren Anfang einer Geschichte dynamischer Aufsichten und zur mittlerweile für ihren Musikeinsatz klassischen Fernsehserie *MIAMI VICE*. Auch im Medium Fernsehen werden Geschichten eingeflogen. Und im Sinne der Thematisierung dynamischer Einstellungen ist Pilot nicht ganz zufällig die Bezeichnung der ersten Folge eines seriellen Formats. In der Introsequenz des Piloten zu *MIAMI VICE* (Titel der Serienepisode: *BROTHER'S KEEPER*) finden wir ähnliche abstrakte visuelle Elemente wie in *Nikita* wieder. Die Musik rückt noch mehr in den Vordergrund und wird zum Markenzeichen von *MIAMI VICE*. Die dynamische Aufsicht im Intro von *MIAMI VICE* zeigt die schnell nach unten weg gleitende Wasseroberfläche des Ozeans. Vermittelt durch die Geschwindigkeit, den Tiefflug und die Wasseroberfläche wird diese dynamische Aufsicht unmittelbar mit einem Helikopterflug verknüpft. Damit eröffnet sich ein weites Feld an medienhistorischen Überlegungen zu Visualisierungen vom Fliegen: Ballonfahrten und Fotografie, Krieg und Kino usw.; also alles, was Peter Weibel (1987) einmal den »orbitalen Blick« nannte. Diese Kultur- und Mediengeschichte soll an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden, bildet aber ein Rückgrat meiner Überlegungen zu dynamischen Einstellungen.

Ein Vorläufer der Introsequenz von *MIAMI VICE* ist *MAGNUM P.I.* von 1980. In der Introsequenz von *MAGNUM P.I.* gibt es ebenfalls dynamische Aufsichten von Wasseroberflächen, nur diesmal von pazifischen. Im Unterschied zu *MIAMI VICE* ist in *MAGNUM P.I.* der Helikopter und sein Pilot, T. C. Calvin, jedoch Bestandteil und aktives Element der Serienerzählung. Die dynamischen Aufsichten wer-

den durch die Aufnahmen von T. C.s Helikopter und in einer Einstellung durch den im Helikopter fotografierenden Magnum zumindest teilweise auch narrativ plausibilisiert. In MAGNUM P.I. übernehmen der Helikopter und die durch ihn ermöglichten Auf- und Übersichten immer wieder narrative Funktionen in diversen Serienepisoden.

Noch sehr viel stärker als in MAGNUM P.I. montiert die Introsequenz von MIAMI VICE visuelle Schnipseln des Handlungsortes (Miami) in die dynamischen Aufsichten der Ozeanoberfläche. Beispiele für die eingeblendeten visuellen Stereotype von Miami sind Palmen, Flamingos, *beach girls*, Pelota Spieler, Pagei, Rolls Royce, Touristen am Swimming Pool, Hunderennen usw.

Dieses visuelle Lokalkolorit steht im Kontrast zu dem Flug über den Ozean. In gewisser Weise lässt sich die deutliche Trennung des Fluges vom visuellen Lokalkolorit als ein Übergangsphänomen deuten: Die eingestreuten Szenen würden durchaus auch ohne den Ozeanflug als Intro funktionieren. Doch diese Form der visuellen Collage erlaubt eine Verknüpfung der nicht-narrativen Sensation des rasanten Hubschrauberfluges mit der Einführung des Handlungsortes. Mit dieser Kombination werden wir auf das Genre der Actionserie eingestimmt und gleichzeitig mit dem ›Flair‹ von Miami vertraut gemacht.

Vergleicht man nun diese Serienintros der Achtzigerjahre mit aktuellen US-amerikanischen Serien, erkennt man eine deutliche Steigerung des atmosphärischen und stilistischen Einsatzes im Verhältnis zu den narrativen Elementen. Diese gegenwärtigen Entwicklungen lassen sich beispielsweise am Intro der aktuellen Serie WITHOUT A TRACE (2002) zeigen. Hier gibt es zwar nicht das typische New Yorker Lokalkolorit, aber es werden durchaus dynamische Auf- und Ansichten der Stadt mit Elementen aus der Serie wie der Vorstellung der Protagonisten, des Themas und wiederkehrender Visualisierungen vermischt.

Dynamischen Aufsichten von New York ersetzen auch in den Serienepisoden von WITHOUT A TRACE den klassischen *establishing shot*. Immer wieder werden bei Ortswechsel kurze Flüge über die New Yorker Skyline eingestreut. Der Handlungsort bleibt dabei sehr unbestimmt, einzig die Handlungszeit wird grob durch die jeweiligen natürlichen Lichtverhältnisse angezeigt. Die narrativen Funktionen dieser *inserts* sind demnach gering und trotzdem sind sie mit Bedeutungen aufgeladen. Etwa durch die farblich zurückhaltende Gestaltung, die den Eindruck einer düsteren Großstadt, eines Molochs, hervorruft. Eine andere Bedeutungsebene liegt in der Gleichsetzung der Hochhäuser von Manhattan mit New York, also in der televisuellen Umsetzung einer Stadtarchitektur:

»Der optisch aufgeladene Blick, etwa auf Hochhäuser, produziert auf diesem Wege die Vorstellung von der modernen Großstadt als ›natürlichem‹ Ort der industriellen Vernunft und Herrschaft über Natur« (Prigge 1995, 81).

Die Bedeutungsebene der Inszenierung der Großstadt als Ort der Vernunft lässt sich noch deutlicher in der Fernsehserie CSI: CRIME SCENE INVESTIGATION (2000) und Ihren Spin-Offs CSI: MIAMI (2002) und CSI: NEW YORK (2004) herausarbeiten. Alle drei Serien zeichnen sich – neben den schon bei WITHOUT A TRACE vorhandenen dynamischen Ansichten der jeweiligen Städte – durch den steten Triumph der forensischen Wissenschaft über menschliche Schwächen und Triebe aus. Die hoch technisierten Labore der Wissenschaftler und ihre daraus gewonnenen ›vernünftigen‹ Argumente sind den Körperspuren hinterlassenden Tätern stets überlegen.◀5

Wenn demnach in der Fernsehserie CSI die dynamischen Aufsichten von Las Vegas, Miami und New York fast völlig frei von narrativen Funktionen sind, dann schließt das andere Bedeutungsebenen keineswegs aus. Die dynamischen, urbanen *establishing shot* haben mehr eine mythische Funktion. Indem sie noch ganz grob Zeit und Ort der Handlung vermitteln, haben sie zwar noch die Funktion eines klassischen *establishing shot*, sie erfüllen diese Funktion jedoch nicht mehr in klassischer Weise. Auf einer mythischen Bedeutungsebene etablieren sie eher einen epistemologischen Raum, in dem die forensische Wissenschaft mit je lokalem Einschlag ihrem Geschäft nachgehen kann. Die dynamischen Aufsichten auf die Stadt finden dabei ästhetischen und strukturellen Anschluss an den allgemeinen Stil der CSI-Serien. Eine generelle Dynamisierung des Kamerastils und damit des Looks dieser Fernsehformate lässt sich feststellen. Einzelne Elemente des Looks sind z. B., dass die Kamerabewegung der dynamischen Aufsicht in der nächsten Einstellung aufgenommen und weitergeführt wird, dass die Charaktere sich dem atmosphärischen Lokalkolorit der Stadtaufnahmen anpassen oder dass die Licht- und Farbgebung der *mise en scène* durchgängig die Handlungsorte charakterisiert. Es geht eher um das »Gefühl« Las Vegas, Miami oder New York, als um fiktive oder reale räumliche Bezüge.

Der Soundtrack unterstützt dieses *feeling* zum einen durch unbestimmte, ›diagetische‹ Geräusche wie Straßenlärm oder Helikoptergeknatter. Zum anderen sind die dynamischen Aufsichten manchmal mit Musik unterlegt.◀6

Orbit

In diesem kurzen Essay wird mit der Thematisierung von dynamischen Einstellungen ein bisher weitgehend unbeachtetes Gegenstandsfeld aus einem medienübergreifenden Orbit umkreist. Diese Phänomenebene quer zu klassischen Mediengrenzen eröffnet die Möglichkeit, ein Element aktueller visueller Kultur zu beschreiben und zu analysieren. Dabei wird die medienspezifische Produktions- und Rezeptionssituation keineswegs vernachlässigt. Das ›Medienkörpergedächtnis‹ wird vom Kino sicher anders angesprochen als vom Fernsehen oder vom Computerspiel. Trotzdem lassen sich bei den Verfahren der Affekterzeugung oder den diskursiven Effekten der orbitalen Beobachterposition über alle audiovisuellen Medien hinweg ähnliche Phänomene feststellen. Damit treten die medial durchaus unterschiedlichen Narrationslogiken und die mit ihnen entwickelten Terminologien etwas in den Hintergrund. Besonders an den visuell abstrakten Filmanfängen und den dynamischen Stadtansichten neuerer Fernsehserien hat sich gezeigt, dass die mit den unscharfen Begrifflichkeiten wie »Atmosphäre« oder »Look« beschriebenen Effekte durchaus Relevanz besitzen, dass die noch ausstehende Theorie- und Begriffsarbeit lohnend ist. Die dynamischen Einstellungen als Elemente visueller Kultur zu begreifen, ermöglicht die Sondierung visueller Traditionen und Kontexte, wie ich sie am Beispiel der Inszenierung urbanen Räume durch Aufsichten oder der orbitalen Erzählerposition angedeutet habe. Visuelle Kultur, so wie ich sie verstehe, beginnt mit einer Beschreibung des aufgefundenen Phänomens und überlegt sich dann Wege einer theoretischen und begrifflichen Erfassung.

Anmerkungen

- 01► Luc Besson verwendet immer wieder ähnliche Flüge als Anfangssequenz seiner Filme. Ein weiteres Beispiel findet sich im Film *LE CINQUIÈME ÉLÉMENT* (F 1997), der mit einem sehr dichten Überflug über ein Meteoritenfeld beginnt.
- 02► Diese Einbindung unterscheidet sich von der Verfremdungs- und Exzesskategorie des Formalismus und Neo-Formalismus, in dem sie nicht auf ein Außen oder eine Reflexion im extra-narrativen Raum zielt, sondern einen weiteren Aspekt der Immersion thematisiert.
- 03► Das Ticken der Zeitbombe zu Beginn der Einstellung wird von der Filmmusik aufgenommen und ist ein wichtiges Spannungselement. Am Ende der Plansequenz können auch die Zuschauer der Beifahrerin des kurz darauf explodierenden Wagens zustimmen: »I got this ticking noise in my head«.

- 04 ▶ http://www.dailyscript.com/scripts/AmericanBeauty_final.html (zuletzt gesehen: 30.1.2007).
- 05 ▶ In den Krimiserien vor CSI wurden Körperflüssigkeiten den Tätern seltener zum Verhängnis.
- 06 ▶ Dieser dynamische Kamerastil und die dynamischen Aufsichten könnte man nach dem Produzenten von CSI und WITHOUT A TRACE als Jerry-Bruckheimer-Stil bezeichnen. Aber auch jenseits der von ihm produzierten Fernsehserien wird man fündig: z. B. in ALLY McBEAL (1997) noch in einer Mischform mit klassischen *establishing shots* oder in CROSSING JORDAN (2001).

Literatur

Barthes, Roland (2006) Beim Verlassen des Kinos. In: Ders.: Das Rauschen der Sprache. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, S. 376-380.

Bordwell, David (1997) Modelle der Raumin szenierung im zeitgenössischen europäischen Kino. In: Zeit, Schnitt, Raum. Hrsg. v. Andreas Rost. Frankfurt a. M.: Verlag der Autoren, S. 17-42.

Prigge, Walter (1995) Mythos Architektur. Zur Sprache des Städtischen. In: Mythos Metropole. Hrsg. v. Gotthard Fuchs, Bernhard Moltmann und Walter Prigge. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, S. 73-86.

Weibel, Peter (1987) Der orbitale Blick. In: Die Beschleunigung der Bilder in der Chronokratie. Hrsg. v. Peter Weibel. Bern: Benteli, S. 82-87.

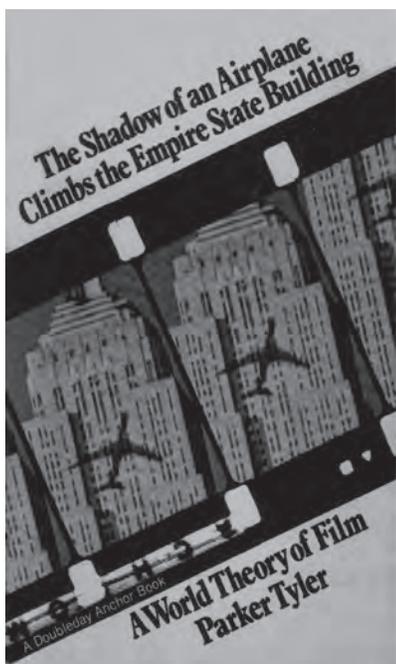
White, Frank (1989) Der Overview Effekt. Bern, München, Wien: Scherz.

ABSTURZ ZU BODEN. FLUGZEUGKATASTROPHE, TERRORISMUS UND INFLIGHT ENTERTAINMENT

Wer fliegt, kann abstürzen. Dieser an sich selbstverständliche Gedanke scheint gleichermaßen allgegenwärtig wie verdrängt zu sein und ist Grundlage der paradoxen Zuschreibungen, die sich mit dem Fliegen verbinden. Er manifestiert sich bereits im Urbild vom fliegenden Menschen, Ikaros, der zu hoch in den Himmel will und dabei stürzt (und nach dem sich daher keine Flugesellschaft benennen kann). Fliegen steht für Aufstieg und Fortschritt, trägt aber immer die Möglichkeit des Fallens und Scheiterns in sich. Es suggeriert Befreiung von der Schwerkraft und Überwindung von Grenzen, zugleich Gefahr und Kontrollverlust, das Unbehagen, einer widrigen Umgebung hilflos ausgeliefert zu sein – losgelöst, aber auch losgerissen vom Boden. Das Reisen mit dem Flugzeug mag noch so alltäglich geworden sein, es bleibt doch eine Ausnahmesituation, die mit diffusen wie auch konkreten Ängsten behaftet ist.

»Verdrängung ist als psychologischer Mechanismus in der Flugreise ähnlich mächtig wie in vielen Bereichen des alltäglichen Lebens, aber das Fliegen produziert eine Dringlichkeit, die vorher nur für Situationen von tatsächlicher Gefahr reserviert war. Verdränge die Dünne der Aluminiumhaut des Flugzeuges, die Wärme, Sauerstoff, Schutz bedeutet. Verdränge die Totalität der Flugzeugunglücke, die Gefahren, die in alternden Luftflotten stecken, die Möglichkeit inkompetenter oder unangemessener Wartung. Verdränge den Schrecken einer vollständigen Abgabe von Kontrolle an die versteckten Männer oder Maschinen da vorne. Verdränge die geringe Wahrscheinlichkeit einer Flugzeugentführung oder die größere eines »Pilotenfehlers«. Verdränge die Absurdität des Raumes, in den du mit dem Schuhlöffel eingepasst bist« (Rosler 1998, 38).

Flugzeugabstürze sind ein prozentual gesehen vernachlässigbares Phänomen, das die kollektive Imagination nichtsdestotrotz stark beschäftigt; entscheidend ist nicht die statistische Häufigkeit, es geht um die bloße Möglichkeit. Dass das Flugzeug als »sicherstes Verkehrsmittel der Welt« gilt, wirkt dem nicht entgegen – im Gegenteil. Flugzeugabstürze werden immer weit mehr Aufsehen erregen als Zugunglücke oder Autounfälle (und seien es Massenkarambolagen). Das mag mit ihrem Seltenheitswert und mit den Opferzahlen zu tun haben, doch nicht zuletzt auch mit der symbolträchtigen Zielrichtung des Absturzes: nach unten.



THE SHADOW OF AN AIRPLANE CLIMBS THE EMPIRE STATE BUILDING nannte der Filmtheoretiker Parker Tyler 1973 seinen Entwurf einer »World Theory of Film«, die heute in amerikanischen Online-Antiquariaten mit dem Zusatz »shocking cover« gehandelt wird. Der sich über das Empire State Building bewegend Schatten eines Flugzeugs, den er während des Schreibens beim Blick aus dem Fenster beobachtet haben will, dient ihm als Metapher für die Beziehung von Film und

»wirklicher« Welt.

Die merkwürdige Faszination, die von Flugzeugunglücken ausgeht, hat sich unter anderem in einem speziellen Genre von Fotobänden manifestiert. Ein Beispiel: *Die größten Flugzeugkatastrophen* (Sharpe 1998), in dem die »Bilder grauenhafter Zerstörung« (Umschlagtext) ausführlich dokumentiert werden. Die Kapiteileinteilung nimmt eine Klassifikation von fünf verschiedenen Katastrophentypen vor: »menschliches Versagen«, »Kollisionen«, »Wetter«, »technisches Versagen« – und vorweg, an allererster Stelle, »gezielte Gewaltanwendung«. Letztere wird also unter »Katastrophe« subsumiert, aber doch deutlich von den übrigen, eher im Sinne von »Unfall« zu verstehenden Kategorien abgehoben. Gemeint sind (neben einigen Fällen von Militärangriffen auf Zivilflugzeuge) terroristische Anschläge bzw. Entführungen.

Mit »Terrorismus« verbundene Flugzeugunglücke haben immer schon besonders große öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die symbolische Ausstrahlung von Flugzeugen und Flugzeugkatastrophen ist gezielt für terroristische Anschläge genutzt und mit Bedeutungen besetzt worden. Nach einer Hochphase politisch motivierter Flugzeugentführungen zwischen 1968 und 1977 und der damit einhergehenden ersten Aufrüstungswelle im Flugsicherheitsbereich verringerte sich die Anzahl der Fälle zwar deutlich, doch mit den Anschlägen vom 11. September 2001 hat sich die Assoziation von Luftverkehr und Terrorismus wieder drastisch verstärkt. Der mit »From Lindbergh to Bin Laden« überschriebene Epilog des Buches *Naked Airport* formuliert gar:

»The trajectory that began with Lindbergh's landing at Bourget in 1927 culminated when the first plane struck the north tower of the World Trade Center on September 11, 2001. Two icons of the machine age – airline and skyscraper – came into collision and the tragic result was simulcast around the world. [...] these images conveyed the inescapable truth: airports would

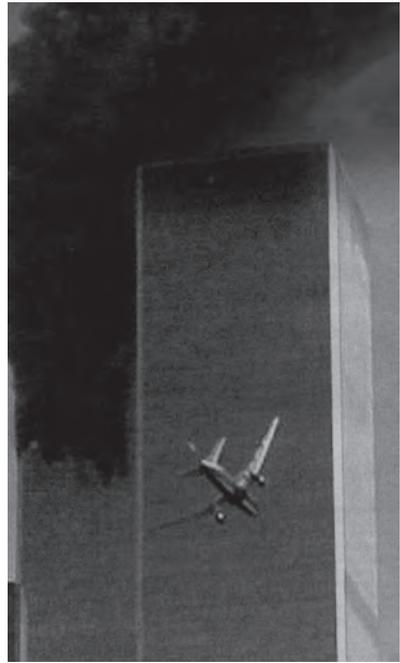
play a frontline role in the coming global showdown« (Gordon 2004, 261f.).

Vom schieren Ausmaß der Zerstörung einmal abgesehen, spielte die simultane Übertragung und allgegenwärtige Sichtbarkeit der Anschläge eine zentrale Rolle für ihre einschneidende Wirkung. In den publizistischen und wissenschaftlichen Analysen ist nie versäumt worden, auf die symbiotische Beziehung zwischen Katastrophe, Terrorismus und Medien zu verweisen; die Fokussierung der Kommentare auf den »medialen« Aspekt hat mit dem 11. September ebenfalls neue Ausmaße erreicht (vgl. dazu auch Theweleit 2002).

In meinen Überlegungen zu Flugzeugunglücken und Medienbildern werde ich mich weniger auf die Bilder *vom* Luftverkehr beziehen, sondern vor allem auf die Bilder *im* Luftverkehr – das so genannte »Inflight Entertainment«. In dieser speziellen medialen Anordnung sind gerade die Bilder von Katastrophe und Terrorismus tabu; auch darüber hinaus werden »problematische« Bilder nach Möglichkeit ausgeblendet. Eine Trennung von der »Welt« bzw. vom »Boden«, die sich, so meine Annahme, nicht aufrechterhalten lässt.

Up in the Air(world)

Der Möglichkeit des Absturzes muss mit viel Optimismus begegnet werden. Das hat zur Ausbildung einer ganz eigenen Idealwelt rund um die kommerzielle Passagierluftfahrt geführt – eine »totalisierte Repräsentation [...], in der die Flugreise und die mit ihr verbundenen Räume sich vollkommen von jeder anderen Form öffentlicher Verkehrsmittel unterscheiden« (Rosler 1998, 28), ein »geschlossenes ästhetisches System« (Eisenbrand/Vegesack 2004, 6) oder gar ein »parallel universe« (Lovegrove 2000, 7). In diesem Universum strahlt ein ewig blauer Himmel, die Bordmagazine glänzen, die Flugbegleiterinnen lächeln und die Vögel, Flugzeuge



Zum historischen Schauplatz wurden die Twin Towers des World Trade Center, die das Empire State Building im Erscheinungsjahr von Tylers Buch als höchstes Bauwerk New Yorks ablösten und am 11. September 2001 nach dem Einschlag zweier entführter Linienmaschinen in sich zusammenstürzten. Das in Endlosschleufe präsentierte Bild des Crashes hat das Flugzeug endgültig und untrennbar mit dem Katastrophischen verknüpft.

oder Pfeile in den Logos der Airlines zeigen immer nach oben oder zumindest geradeaus. Selbst als Notbehelf entstandene Elemente der Flugreise wie Bordgeschirr oder Spucktüten können hier zu Devotionalien werden.

Die so entstandene Kunstwelt hat in jüngerer Zeit den Namen »Airworld« erhalten – in Walter Kirns Roman *Up in the Air* (2001), der sich auf die Spur eines bonusmeilensammelwütigen Geschäftsmannes begibt, und im Titel der 2004 vom Vitra-Design-Museum gezeigten Ausstellung *Airworld – Architektur und Design für die Flugreise*. Den Katalogumschlag ziert ein Zitat von Andy Warhol aus dem Jahr 1977:

»Airplanes and airports have my favourite kind of food service, my favourite kinds of entertainment, my favourite graphics and colors, the best security checks, the best views, the best employees and the best optimism.«

Doch mittlerweile hat die Luft- und auch die Raumfahrt, wie Christof Asendorf konstatiert, durch die Verschiebung des »kulturelle[n] Interesse[s] an der Erschließung wirklicher Räume [...] zu der von »Datenräumen« ihren Status als Leittechnologie an die Informationstechnologie verloren, ebenso ihren Anspruch auf die »Emanzipation von allen räumlichen Beschränkungen« – und damit viel von ihrem »Glamour« (2004, 283). Selbst der 2005 mit viel Pomp inszenierte, von beträchtlicher Medienpräsenz begleitete und zum europäischen Ereignis stilisierte Erstflug des Airbus-Jets A 380, der die Boeing 747 als größtes existierendes Passagierflugzeug ablöst, wirkt ein wenig wie ein Abgesang. ◀¹ Interessanterweise wird die kulturelle Bedeutung der Luftfahrt also gerade in einer Phase beschworen, in der ihre klassischen »großen Zeiten« lange vorüber scheinen und sie sich in erheblichem Umbruch befindet – einer zwischenzeitlich auch krisenhaften Entwicklung, in die sie durch die Anschläge vom 11. September geriet und längerfristig durch den Aufstieg der Billigfluglinien. Durch letztere hat sich der zunehmende Wandel des Flugverkehrs vom exklusiven Luxus zum Massenphänomen endgültig vollzogen. Hier geht es kaum noch um Ästhetik und Image, sondern um den nackten Preis. Dies mag durchaus zu einer neuen Bedeutung des Fliegens im Sinne von Breitenwirksamkeit geführt haben. Der Preetext zu einer von RTL II produzierten Doku-Soap (*ZWISCHEN HIMMEL UND HEKTIK*, 2004), die Mitarbeiter der Billiglinie Air Berlin in den Mittelpunkt stellt, verkündete schlicht: »Fliegen ist ›in«.

Wenn eine ästhetische Überhöhung der Luftfahrt stattfindet, hat sie vor allem Nostalgiecharakter. Nicht unpassend widmete sich eine der größten Hollywood-Produktionen des Jahres 2005, *AVIATOR* von Martin Scorsese, dem exzentrischen Millionär Howard Hughes, der als Luftfahrtunternehmer und Produzent, als Pilot und Regisseur den Glamour des Films und den des Fliegens

in seiner Person vereinte. Legendäre Airlines wie die von Hughes aufgekaufte TWA oder der einst schärfste Konkurrent PanAm, dem das Lockerbie-Desaster 1988 den Todesstoß versetzte, existieren mittlerweile nicht mehr; auch scheinbar unanfechtbare Nationalstolzträger wie Swiss Air sind nun schon mehrfach untergegangen. Die Deutsche Lufthansa indessen konnte 2005 ihr 50-jähriges Bestehen feiern (gerechnet ab der Neugründung nach dem Zweiten Weltkrieg) – begleitet von einer Produktlinie im alten Firmendesign fügte sich das Firmenjubiläum harmonisch in die allgemeine Retro-Welle. Das Frankfurter Museum für angewandte Kunst adelte die Lufthansa aus diesem Anlass mit einer konzeptionell an *Airworld* angelehnten Ausstellung unter dem etwas mythologisierenden Titel *Die Schwingen des Kranichs*.

In Ausstellungen und Publikationen wird die »Airworld« fast schon kanonartig in verschiedene Bereiche aufgeteilt: Corporate Design, Innenausstattung der Flugzeuge, Uniformen der Flugbegleiter, Bordgeschirr und Bordessen usw. ◀**2** Das Inflight Entertainment bleibt als eigenständiger Untersuchungsgegenstand hingegen ausgeklammert. Das mag daran liegen, dass es sich um eine Gesamtheit aus verschiedenen Medien und technischen Apparaturen, aus statischen und bewegten Bildern handelt, die nicht so einfach als »Design« vermittelbar ist. Zudem werden diese Bilder nicht alle ausschließlich von und für die Luftfahrt produziert, wie es etwa bei den Bordmagazinen der Fall ist, sondern viele von ihnen kommen von »außen« – wie die während des Fluges gezeigten Filme. Sie werden allerdings für ihre Aufführung im Flugzeug speziell bearbeitet und angepasst. Denn Inflight Entertainment ist ein integraler Teil des »geschlossenen ästhetischen Systems« Luftfahrt – zugleich eine seiner sensibelsten Schwachstellen.

Airworld Entertainment

Die Entwicklung von Inflight Entertainment wird in der Regel als Technikgeschichte betrachtet: von den ersten Anfängen des klassischen d.h. mit Filmprojektoren betriebenen »Bordkinos« über die Einführung verschiedener Videosysteme und Sitzkopfhörer bis hin zur gegenwärtigen Ausdehnung des Bordmedienangebots nicht nur auf mehrere Filmkanäle, sondern auch auf andere interaktive Optionen wie Videospiele und Internetnutzung. ◀**3** Mit »Inflight Entertainment« sind allerdings nach wie vor hauptsächlich die an Bord gezeigten Filme und anderen Bewegtbilder gemeint; von »Bordkino« ist z.T. im-

mer noch die Rede, manchmal auch von »Bordfernsehen«, was schon auf eine wichtige Veränderung hinweist.

Dass in den Anfängen der Luftfahrt die Notwendigkeit bestand, von widrigen Faktoren wie Lärm, Abgasen und der niedrigen Temperatur abzulenken (vgl. Fitton Hauß 2003, 85), oder dass Fliegen irgendwann doch als »langweilig« empfunden wurde, wie Lovegrove (2000, 92) in einer lapidaren Randnotiz zu Bordfilmvorführungen schreibt, sind sicher keine hinreichenden Erklärungen dafür, dass sich Inflight Entertainment als ein fester Bestandteil der Flugreise etabliert hat, der mindestens ebenso zentral zu sein scheint wie das Bordessen. Es handelt sich nicht einfach um beliebiges Beiwerk, und es geht, wie Bourry (2004, 103) feststellt, nicht nur um »Langeweile oder Unterhaltung« – sondern es bestehen grundlegende strukturelle Zusammenhänge, mit denen sich Alexandra Schneider in diesem Band befasst.

In einer der wenigen kulturwissenschaftlichen Analysen zum Thema beschreibt Bourry, dessen Ausgangspunkt die paradoxe Zeitwahrnehmung während des Fliegens ist, Inflight Entertainment als »Gelenkstelle zwischen der Verkehrstechnologie Luftfahrt einerseits und Medien andererseits« (ibid. 102). Im Anschluss an Virilio und indirekt auch an McLuhan verweist er auf die Gemeinsamkeit von Mobilitäts- und Kommunikationstechnologien als Transportmittel, »um räumliche Ferne zu überwinden und Zeit zu gewinnen« (ibid.), aber auch auf den Unterschied – denn nur im einen Fall findet eine tatsächliche physische Fortbewegung statt, die im anderen Fall nicht erforderlich ist. Im Flugzeug fallen beide Technologien zusammen, wobei das Inflight Entertainment nicht nur das »Warten auf die Ankunft« verkürzt, das trotz der hohen Reisegeschwindigkeit als Zeitstillstand empfunden wird, sondern letztlich das »Nicht-Reisen« inszeniert (vgl. ibid. 103).

Eine unmittelbar einleuchtende Funktion von Inflight Entertainment innerhalb der angstbesetzten Flugsituation ist die Ablenkung und Beruhigung der Passagiere. Angst wird vor allem dadurch befördert, dass man im Flugzeug ein »Gefangener« ohne Fluchtmöglichkeit ist, was sich in der Fremdbestimmung durch Pilot und Personal, konkreter noch in der mangelnden Bewegungsfreiheit an Bord und der körperlichen Einengung im Sitz bemerkbar macht. Diese klaustrrophobische Beschränkung steht im Gegensatz zum Freiheitsversprechen des Fliegens und stellt eine maßgebliche Differenz zu individuellen Verkehrsmitteln wie dem Automobil dar. Sie macht den Passagier zum »perfekten Empfänger für die unbarmherzige Fürsorge des Flugpersonals« sowie zum »perfekten Publikum des Filmes [...], der während des Fluges gezeigt wird« (Rosler 1998, 36). Inflight Entertainment dient der »Verdrängung des bewussten Erlebens der Unfreiheit und Passivität an Bord« (Bourry 2004, 104), doch zugleich ist es

selbst Teil dieser Unausweichlichkeit. Der Zuschauer ist den Bildern ausgeliefert (allenfalls den Ton kann er durch Weglassen der Kopfhörer verweigern). Diesen Umstand kommentiert der Blockbuster *FLIGHTPLAN* (USA 2005, Robert Schwentke),⁴⁴ wenn der mitreisende Sky Marshall die Flugbegleiterin in einer nahe liegenden selbstreflexiven Anspielung als erstes fragt, welcher Film an Bord gezeigt werde; später beschwert er sich über dessen Langatmigkeit, schaut aber trotzdem hin, denn: »In 10 Kilometern Höhe kann man ja nicht aus dem Kino rennen«.

Angesichts der bisher vorherrschenden apparativen Anordnung des Bordkinos kann man gar von einer »Verdopplung der der Kinosituation zugeschriebenen Merkmale« (ibid. 105) sprechen. Die Passivität und Stillstellung des Körpers, deren bewusstes Erleben/Erleiden Kompensation in der vermeintlichen Allmacht des Sehens findet (wie das z.B. Hitchcock in seiner Kino-Metapher *REAR WINDOW* verdeutlicht hat), ist im Flugzeug zwangsläufig auf die Spitze getrieben.⁴⁵ Reale Fenster gibt es zwar auch, durch sie ist allerdings die meiste Zeit nichts außer Himmel und/oder Wolken zu sehen, jedenfalls keine vorbeiziehenden Landschaften wie im Zug. Die Bildschirme und das, was sie zeigen, kann man als Ausgleich für diese fehlenden Fensterbilder begreifen. Doch inwieweit soll Inflight Entertainment ein symbolisches Fenster nach »draußen« sein?

Das unmittelbare »Außen« des Flugzeugs in der Luft, die kalte und haltlose Umgebung, in der Menschen ohne die sie umgebende Maschine nicht überlebensfähig wären, soll definitiv nicht allzu deutlich ins Bewusstsein geraten; es ist vorteilhaft, »die Erkenntnis zu unterdrücken, wo man wirklich ist und der Illusion den Vorzug zu geben« (Rosler 1998, 36). Die Vermeidung der Außenperspektive beginnt zumeist schon vor dem Start: Nur noch selten gehen Passagiere im Freien über das Vorfeld zum Flugzeug, sondern betreten und verlassen es durch Gate-Brücken, in einem geschlossenen Kreislauf von Flughafen zu Flughafen, der einen scheinbar organischen, nahtlosen Innenraum erzeugt. Der Flug selbst ist ein Zwischenstadium, eine Auszeit zwischen zwei Orten, die dem Reisenden das Gefühl vermitteln könnte, außerhalb von Regeln zu stehen, die am Boden gelten, der Welt gleichsam enthoben, »befreit [...] von seinen gewohnten Bestimmungen« (Augé 1994, 119).

Doch die Transiträume des Fliegens sind durch Sicherheitsvorschriften, internationale Rechtsabkommen und auch inoffizielle Gepflogenheiten stark reglementiert.

»Wenn ein Flugzeug auf einem Fernflug saudiarabisches Territorium überquert, verkündet die Stewardess, dass der Konsum von Alkohol für die Zeit des Überflugs untersagt ist. Hier zeigt sich, wie das Territorium in den Raum eindringt« (ibid. 137).

Auch Rosler befasst sich mit der Frage von Raum und Territorium:

»Mit dem Aufkommen der Flugreise ist der nationale Raum einerseits dreidimensional geworden; zum anderen zeigte sich der Zugang zum nationalen Territorium im Gegensatz zur Offenheit in der modernen maritimen Konvention mehr und mehr Beschränkungen unterworfen« (Rosler 1998, 28).◀**6**

Innerhalb der hochsensiblen Sphäre an Bord eines Flugzeuges herrscht eine paradoxe Form von Neutralität. In einer seltsamen Gratwanderung wird den Passagieren einerseits suggeriert, die Bodenhaftung nicht verloren zu haben, als sei letztlich alles ganz »normal«; zugleich werden sie aber von der Welt »da unten« abgeschirmt – jedenfalls von Bildern, die in der Luft zu prekär sein könnten. Insofern scheint es mir nicht uneingeschränkt zutreffend, wenn Augé von der typischen »Gegenwart des Aktuellen« (ibid. 122) auch im Flugzeug spricht, das er in die Reihe der von ihm beschriebenen »Nicht-Orte« der Übermoderne stellt. Zwar sind an Bord »Indikatoren des Aktuellen« (Bourry 2004, 111) vorhanden, vor allem durch die immer bereitliegenden Zeitungen. Doch die Bewegtbilder werden, auch aufgrund ihres stärkeren emotionalen Potenzials, nach wie vor gründlich gefiltert, und mit bisher wenigen Ausnahmen sind es immer aufgezeichnete und aufbereitete Bilder. Aktualität tritt dabei zurück, zumal wenn das Thema Terrorismus Gegenstand aktueller Berichterstattung ist.◀**7** Aber auch andere Themen, die gerade im Zusammenhang mit Flugverkehr signifikant sind, werden an Bord (tendenziell natürlich auch schon am Boden) ausgeblendet: Migration und Abschiebung zum Beispiel.◀**8**

Eine Konfrontation mit dem »Anderen«, mit dem »Fremden« darf und soll in diesem Zwischenraum durchaus stattfinden, doch möglichst in Form konfliktbereinigter Exotik. Denn im unberechenbar heterogenen Publikum des Inflight Entertainment möchte man niemanden ernstlich verstimmen (von rechtlichen Problemen wie der Orientierung an Altersfreigaben hier gar nicht zu sprechen). Dabei kommen regional und kulturell unterschiedliche Standards zur Anwendung – z.B. wird US-Amerikanern bekanntlich höhere Empfindlichkeit gegenüber Flüchen bzw. Gotteslästerung (»profanity«) und sexuellen Bildern unterstellt, zugleich geringere Gewaltsensibilität; für Europa gilt das Gegenteil. Nationale Fluggesellschaften haben ihre spezifischen Richtlinien und Beschränkungen, z.B. die Lufthansa wie auch die israelische Airline El Al in Bezug auf NS-Symbole und Holocaust-Darstellungen. Umgekehrt bietet linien- und

routenspezifische Programmierung die Möglichkeit nationaler »Schaufenster«, sei es durch Dokumentationen und Imagefilme über das Reiseziel, sei es durch spezifische Genres wie Bollywood-Filme auf dem Flug nach Indien.

Zwar scheint durch die allgemeine Privatisierung des Luftverkehrsmarktes die »Tür zur Ära, in der die Herrschaft über die Lüfte eine Frage des nationalen Stolzes war, zugeschlagen« (Rosler 1998, 55). Doch das Inflight Entertainment, das den Airlines zunehmend als Branding-Instrument dient, macht weiterhin auch von nationalen Zuschreibungen Gebrauch. So beschreibt Bourry die Corporate Identity von Fluggesellschaften, die auch die »Inhalte der medialen Angebote« einschließt, als Verortungsmechanismus:

Der Flug »erfährt über den nationalen bzw. lokalen Charakter eines Luftfahrtunternehmens [...] eine jeweils spezifische eigene Prägung. Dies geschieht ganz entgegen Augés Beobachtung der Uniformität von Flughäfen und Flugzeugen« (2004, 110). Hier werden die »Paradoxien der Globalisierung« offenbar, die einerseits nach Gleichartigkeit und Anschlussfähigkeit von Strukturen verlangt, zugleich nach Produktdifferenzierung, die bei den Airlines »über lokale Zeichen bzw. die Bindung von Produkteigenschaften an einen spezifischen nationalen Charakter« (ibid. 111) erfolgt.

Die grenzüberschreitende Mobilität, die das Fliegen verspricht, wird als progressives Moment zur Schau getragen; die damit verbundenen Ängste aber werden vorsorglich durch Erwartungssicherheit gebannt und Irritationen jeglicher Art vermieden. Das mag man neben der vorauseilenden Kompromiss- und Zensurbereitschaft als Grund für die oft beklagte Mittelmäßigkeit von Inflight Entertainment verstehen, für die Dominanz des »konventionellen Erzählkino[s], dessen Produkte vornehmlich in Flugzeugen zu sehen sind« (ibid. 106). »Comedy, romantic-comedy, light adventure« empfiehlt die World Airline Entertainment Association (WAEA) auf ihrer Homepage als ideale Genres. Das gilt in jedem Fall für die auf den »mainscreens« in der Economy Class präsentierten Programme, die von den Passagieren nicht durch Wahlmöglichkeiten direkt beeinflusst werden können. Und eine gemeinsame eherne Regel besteht, unabhängig von den angenommenen kulturellen Differenzen, für das Inflight Entertainment aller Fluggesellschaften weltweit: »no airline crash scenes or references to airline disasters!« ◀9



Hier ergibt sich für die Programmierung von Inflight Entertainment allerdings ein Problem: die Nähe von Filmbildern zum Katastrophischen. Eine Nähe, die unfreiwillig auch dem Fliegen eigen ist. Zugespitzt könnte man sagen: In eben diesem Punkt berühren sich die beiden Phänomene. Das zeigt sich nicht zuletzt in den Filmen über das Fliegen: Die meisten von ihnen haben drohende Abstürze und andere Katastrophen zum Gegenstand.◀¹⁰ Diese Problematik betrifft oft gerade den Einsatz von Blockbuster-Filmen, die für das Inflight Entertainment von so zentraler Bedeutung sind. Bestimmte Produktionen »müssen« einfach ins Angebot und werden notfalls massiv zurechtgeschnitten. Ein Beispiel war der vorletzte Bond-Film *DIE ANOTHER DAY* (GB/USA 2002, Lee Tamahori), in dem der Agent ein Weltzerstörungsprojekt namens »Ikarus« (!) verhindern muss. Ein IFE-Redakteur seufzt damals:

»Warum findet man in Hollywood Flugzeugabstürze eigentlich so verdammt spannend? [...] Der Showdown findet in einem auseinanderfallenden Transportflugzeug statt, das neue Maßstäbe der Fluguntauglichkeit setzt [...] Wie dem auch sei, haben die Experten im Schnittraum bei MGM allerhand zu tun, um aus *DIE ANOTHER DAY* einen IFE-geeigneten Hit zu machen« (Mikolitch 2003).

Dieser Umstand verhindert, dass sich die auch im Luftverkehr vorhandene Neigung zur Selbstbespiegelung allzu stark in der Filmauswahl niederschlägt. Von im Flugzeug situierten Filmen können es lediglich Produktionen, die wie der Stewardessen-Trash *A VIEW FROM THE TOP* (*FLIGHT GIRLS*, USA 2003, Bruno Baretto) auf der harmlosesten Comedy-Ebene zu verorten sind, gänzlich unbehelligt auf den IFE-Bildschirm schaffen.◀¹¹

Exkurs: »A Holiday from History«

Abseits der Verwertung von Populärkultur im Inflight Entertainment gab es stets und gibt es auch heute eine breite künstlerische Auseinandersetzung mit dem Fliegen und seinen symbolischen Ebenen (damit sind nicht die glorifizierenden Ölgemälde und anderen z.T. erschütternd banalen Bilder gemeint, wie sie etwa im National Air & Space Museum in Washington in der Abteilung »Art« hängen). Sie reicht vom zeitlosen Motiv der Schwerelosigkeit als Befreiung von Raum und Materie, von der Technikeuphorie der Moderne und der Vorstellung vom globalen Zusammenrücken bis zu eher skeptischen Zugängen in der Gegenwartskunst.◀¹² Mit dem katastrophischen Aspekt des Fliegens hat sich insbesondere Johan Grimonprez beschäftigt. Er kehrt die im Luftraum selbst

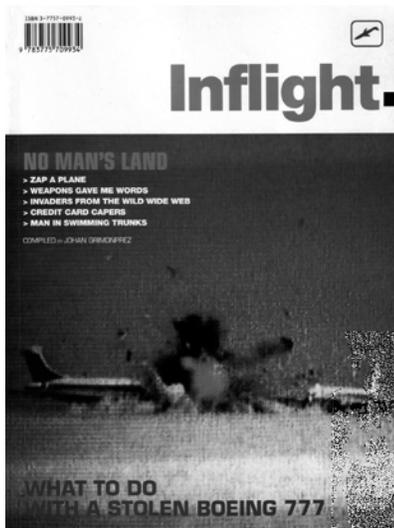
vorherrschende mediale Nicht-Präsenz der Katastrophe und ihrer Kontexte radikal um – visualisiert im Symbol eines nach unten weisenden Flugzeugs. In seinem Experimentalfilm *DIAL H-I-S-T-O-R-Y* (1997 erstmals als Installation auf der Documenta X zu sehen und seither immer wieder in Ausstellungen vertreten, zuletzt in *Zur Vorstellung des Terrors* in Berlin 2005) wird die Leerstelle der Flugzeugentführung – »Hijacking« oder auch »Skyjacking« – zum Zentrum einer Reflexion über die mediale Darstellung von Geschichte. Grimonprez selbst benennt den Ausgangspunkt des Filmes so:

»True, every technology invents its own catastrophe. TV technology has reinvented a way to look at the world and to think about death. That is, in fact, what the film is about. It analyzes how the media participates in the construction of reality« (Grimonprez 2000, 68).

DIAL H-I-S-T-O-R-Y kombiniert, oft durch Zapping-Geräusche voneinander abgeteilt, heterogenes fiktionales und dokumentarisches Found Footage von Flugzeugentführungen und ihren politisch-medialen Kontexten. Zu den »professionellen« Bildern gesellen sich am Ende auch Amateuraufnahmen wie der von einem Touristenpärchen 1996 zufällig mitgeschnittene Absturz eines entführten Flugzeugs in den Indischen Ozean. Die mehr oder weniger chronologisch montierten Entführungen illustrieren die historischen Entwicklungslinien des Kalten Krieges und des Nahost-Konflikts; einen gewissen Höhepunkt bildet die Flugzeugentführung von Mogadischu 1977, in der Nahost-Konflikt und »Deutscher Herbst« aufeinander trafen. Was im Inneren eines entführten Flugzeugs stattfindet, machen die Bilder dabei nicht sichtbar.◀13 Auch sonst ist in den Fernsehbildern nicht wirklich viel zu *sehen*:

»When Grimonprez assembles a chronology of hijacks on the basis of television images in *DIAL H-I-S-T-O-R-Y*, we see that they show us almost nothing at all, or rather, what we see are the gaps and spaces that the television image has to mask because of its immediacy, because it has been broadcast simultaneously with the occurrence of the event, so that it can be perceived as an image« (Öhner 1999, o.S.).

Flugzeugentführer, so vermittelt *DIAL H-I-S-T-O-R-Y*, eignen sich nicht nur Flugzeuge an, sondern auch das Medieninteresse; die Aneignung der »unpolitischen« Maschine Flugzeug und die Aneignung der Maschine Fernsehen dient dazu, sich in die Geschichte einzuschreiben. »My rendezvous with history« betitelt die Palästinenserin Leila Khaled (zit. nach *DIAL H-I-S-T-O-R-Y*) ihre Vergangenheit als zweifache Flugzeugentführerin. Grimonprez unterstreicht diesen Zusammenhang:



Im Zusammenhang mit DIAL H-I-S-T-O-R-Y erschien die Publikation *Inflight* (Grimonprez 2000), die sich Merkmale von »realem« *Inflight* Entertainment ironisch aneignet: Sie tarnt sich äußerlich als eines der Hochglanzmagazine, wie sie in Flugzeugen ausliegen, inklusive typischer Bestandteile wie einer Spucktüte und einer Karte mit Sicherheitsinstruktionen. Die enthaltenen Texte kommentieren und ergänzen den Film; damit ähnelt *Inflight* noch in einem anderen Punkt den wirklichen Bordmagazinen: Auch sie dienen oft hauptsächlich als Begleitprodukt der Bewegtbilder d.h. als »Programmzeitschrift«.

»The plane is a metaphor for history. It is transgressive, always on the move between several countries, several homes. Nowadays, home is a nomadic place. [...] Leila Khaled stated in an interview that because there was no Palestinian territory, war had to be fought in a plane; the plane is claimed as home in a state of nowhere« (Grimonprez 2000, 68).

Ähnlich und doch mit ganz anderer Zielrichtung äußert sich Augé:

»Er [der Nicht-Ort] gibt auch der Geschichte keinen Raum, die sich am Ende in ein Element des Schauspiels verwandelt, zumeist in Texte und Hinweise« (1994, 121f.).

»Außerdem sind sie [die Nicht-Orte] das bevorzugte Objekt all derer, die ihre Leidenschaft zur Bewahrung des Bodenständigen oder zur Eroberung eines Territoriums bis zum Terrorismus steigern. Dass Flughäfen und Flugzeuge [...] besonders häufig zum Ziel terroristischer Anschläge gemacht werden [...], hat seinen Grund zweifellos in der hohen Effizienz [...] Es mag aber auch daran liegen, dass jene, die neue Formen des Sozialisierens und Lokalisierens fordern, darin mehr oder weniger konfus nur die Negation ihres eigenen Ideals erblicken können. Der Nicht-Ort ist das Gegenteil der Utopie« (ibid. 130).

Nachdem Flugzeugentführungen zum Zeitpunkt der Entstehung von DIAL H-I-S-T-O-R-Y eher zum marginalen (oder eben historischen) Phänomen geworden waren, erfuhr das von Grimonprez in den Mittelpunkt seines Films gestellte »Motiv« im September 2001 eine ungeahnte Aktualisierung. Entsprechend wurde sechs Jahre nach der Erstausführung

zwar kein »Sequel«, aber eine DVD-Fassung mit Begleitbuch veröffentlicht (Grimonprez 2003), das eine über den Film hinaus bis zum 11.9.2001 aktualisierte »Skyjacker's Timeline« enthält, außerdem einen Essay von Slavoj Žižek, der sich unter dem Titel *A Holiday from History and other real stories* mit den Anschlägen befasst.◀14 Der Titel nimmt Bezug auf die polemische Wendung, wonach sich die USA vor dem 11. September auf »Urlaub von der Geschichte« befunden hätten, aber eben nur scheinbar: »America's peace was bought by the

catastrophes going on elsewhere« (Zizek 2001, o.S.). Den politischen Kontext der Formulierung will ich an dieser Stelle vernachlässigen und sie zu einem anderen Zweck gebrauchen – um die Frage zu stellen, ob Flugreisende sich nicht nur auf dem Weg in den Urlaub befinden, sondern im Flugzeug so etwas wie »Urlaub von der Geschichte« (und letztlich auch von der Gegenwart) machen können. Und falls ja – ist dieser Urlaub zu Ende? Oder zumindest in seiner Idylle bedroht?

Down to Earth

Terrorismus als globales politisches Thema lässt sich im Luftverkehr kaum mehr ausblenden; eher schon scheint es als omnipräsente Bedrohung alles andere zu übertönen, insbesondere durch den massiven Ausbau von Sicherheitskontrollen und Überwachungsmaßnahmen. Mehr denn je hat sich bewahrheitet, was vor Jahren schon erahnt wurde: »Das gesamte System des internationalen Luftverkehrs scheint sich jetzt um das Gespenst des internationalen Terroristen zu organisieren« (Rosler 1998, 68). Durch die Anschläge vom 11. September haben sich auch die Tabus und Widersprüche im Inflight Entertainment verschärft. Aber mindestens ebenso wichtig wie der Blick auf äußere Einflüsse und »Inhalte« ist die Frage, wie sich die technisch bedingten strukturellen Neuerungen im Inflight Entertainment selbst auf die Bilder auswirken.

Inflight Entertainment folgte bisher einem klaren Programmschema, das auf die anderen Elemente der Flugreise wie Speisen- und Getränkeausgabe oder Warenverkauf abgestimmt ist. Aufmerksamkeitssteuerung soll die »strukturelle Passivität des Aufenthalts an Bord« (Bourry 2004, 104) überwinden, dem auf diese Weise allerdings deutlich der lineare Verlauf von Zeit eingeschrieben wird. Doch die neuen technischen Entwicklungen haben »Auflösungstendenzen [...] in Gang gesetzt. [...] Der Zwang zur Passivität an Bord von Verkehrsmaschinen wird [...] nicht mehr allein durch Programmstrukturen überspielt, sondern diese werden aufgebrochen« (ibid. 106f.). Die augenfälligste Veränderung ist der Wechsel von Großbildschirmen, die als Nachfolger der Kinoleinwand alle Passagiere zugleich adressieren, zu Kleinbildschirmen an den einzelnen Sitzplätzen. Neben den Bildschirmen vervielfältigt sich auch das Programmangebot: Statt einer alternativlosen Abfolge von Filmen stehen nun mehrere, parallel geschaltete Kanäle zur Verfügung, zunehmend auch in der Economy Class. Sie können ggf. »on demand« gestartet werden (was bis auf weiteres noch der Business und First Class vorbehalten bleibt). Die wachsenden Entscheidungsspielräume und das individuelle Zeitmanagement verstärken den von Bourry

beschriebenen Effekt des »Nicht-Reisens«.◀15 Das Reisen wird zum »Aufenthalt in medialen Erlebnisräumen« (ibid. 112), womit sich das bisherige Empfinden von Nähe und Ferne, Raum und Zeit und somit die »Wahrnehmung von Welt« (ibid. 113) grundlegend wandelt.

Was die präsentierten Inhalte betrifft, ist der Wechsel zu Einzelbildschirmen von entscheidender Bedeutung, denn Zensurfragen knüpften sich zum Großteil an das im Flugzeug unfreiwillig versammelte »Kinopublikum« und seinen mutmaßlich kleinsten gemeinsamen Nenner. Das ändert sich, sobald Passagiere »ihr« Programm selbst wählen können wie am heimischen Fernseher.◀16 Gemessen am »mainstream auf der mainscreen« bieten sich neue Möglichkeiten für die redaktionelle Programmgestaltung. Das Erscheinungsbild von Inflight Entertainment hat sich bereits stark dem Fernsehen angenähert; über das reine Filmprogramm hinaus gibt es deutlich mehr heterogenes Material und zugleich mehr »flow« – d.h. Serienfolgen und Magazinsendungen, die sich durch zwischengeschaltete Kurzbeiträge, Eigenwerbung der Fluggesellschaften und routenspezifische Hinweise zu einem Programmfluss verbinden, der meist schon mit den nun ebenfalls medial vermittelten Notfallinstruktionen beginnt und lediglich durch die Bilder der »Airshow« (Daten und Landkarten zum Flugverlauf) unterbrochen wird. Auch die bisherige Fixierung von Inflight Entertainment auf rein fiktionale Unterhaltung (beim Einsatz von Fernsehformaten wurde immer vor allem auf Sitcoms zurückgegriffen) verschiebt sich: Neben Dokumentationen werden zunehmend auch so genannte Reality-Formate eingesetzt, die nicht zuletzt aufgrund ihrer geringen Produktionskosten einen Großteil der aktuellen Fernsehproduktion ausmachen.

»Kino und Flugzeug« hat Edgar Morin einst im gleichnamigen Einleitungskapitel zu seinem Buch *Der Mensch und das Kino* (auf das auch Vräath Öhner in einem Begleittext zu DIAL H-I-S-T-O-R-Y Bezug nimmt)◀17 mit großen Worten zueinander in Beziehung gesetzt – eine antithetische Beziehung allerdings, in der die beiden Entrückungsmaschinen ihre Positionen zwischen Traum und Realität einmal vertauschen. Während das Flugzeug ursprünglich den »Traum [...] sich von der Erde loszureißen« verwirklichen, der Film dagegen »die irdische Wirklichkeit unmittelbar spiegeln« wollte (Morin 1958, 9), sei es dem Flugzeug »nicht gelungen, sich von der Erde zu lösen. Es hat sie nur bis in die Stratosphäre ausgedehnt und die Entfernungen verkürzt« (ibid. 10). Umgekehrt habe sich der Film erhoben »in einen Traumhimmel« (ibid.), »seinen Aufschwung über die Wirklichkeit hinaus genommen« (ibid. 12). In der Tat ist »die Außergewöhnlichkeit des Fliegens [...] zur Gewöhnlichkeit der Flugreise« (Rosler 1998, 37) geworden, die wenig überirdischen Glanz verbreitet – Fliegen, auf bestimmten Strecken schon alltäglicher und kostengünstiger als die Fortbewegung am Bo-

den, verbindet Teile der Erde miteinander, nicht so sehr die Erde mit dem Himmel. Ob sich das Kino noch im Traumbhimmel befindet (oder je ganz dort befunden hat), sei dahingestellt; was das »Kino über den Wolken« angeht, ist es spätestens als »Fernsehen über den Wolken« deutlich bodennäher geworden. Wenn sich Inflight Entertainment strukturell immer weiter den Gegebenheiten am Boden annähert, wie weit kann es sich dann noch den »realen« oder zumindest den fernsehaktuellen Bildern der Welt entziehen? Dass im Flugzeug synchron dasselbe zu sehen ist wie in terrestrischen Fernsehprogrammen, ist technisch bereits möglich – aber ist es auch gewollt? Als »Zensurproblem« sind Nachrichten ihrer geringeren Berechenbarkeit wegen schwieriger zu bewältigen als Spielfilme. Nachrichten bedeuten eine direktere Präsenz politischer Kontexte oder auch nur eine Erinnerung des Fliegenden an den eigenen, fragilen Zustand. Hier ergeben sich wesentliche Veränderungen: Wenn für den Luftverkehr kein eigenes Material mehr vorproduziert bzw. ausgewählt wird und wenn zunehmend Live- und »Echtzeit«-Aufnahmen in das System einbrechen, ist es nicht mehr ohne Weiteres möglich, die »Airworld« als eine von unliebsamen Bildern freie Schutzzone zu erhalten, die im Wortsinne Eskapismus ermöglicht.

Will man die »Flugbilder« unterteilen in Bilder *vom* Flugzeug, Bilder *im* Flugzeug und Bilder *aus* dem Flugzeug, **18** findet sich eine Bildgattung, in der diese Kategorien alle zusammenfließen: die Bilder der Außenbordkameras, die mittlerweile auf vielen Flügen bei Start und Landung zum Einsatz kommen und den Blick nach draußen bzw. nach unten zulassen. Rosler kolportiert eine makabre Anekdote, in der Passagiere durch eine solche Kamera zu »Zeugen ihres eigenen Absturzes« wurden; sie vermutet dahinter allerdings »Seemannsgarn des Himmels« (1998, 36). Allerdings hat sich vor kurzem etwas Ähnliches tatsächlich ereignet, wobei die Verquickung von Innen- und Außensicht noch absurder war – die Passagiere sahen dabei nicht Bilder aus dem Flugzeug selbst, sondern Live-Bilder aus dem Fernsehen. Die US-Billigfluggesellschaft JetBlue war bei ihrem Start im Jahr 2000 die erste, die Satellitenfernsehen in ihre Flugzeugkabinen übertragen ließ. Am 21. September 2005 entging eine Maschine dieser Airline auf einem Flug Richtung New York nur knapp einem Unglück. Nachdem sich ein defektes Bugrad nicht einfahren ließ, kreiste der Pilot mehrere Stunden über Los Angeles, um Treibstoff zu verbrennen und anschließend auf dem dortigen Flughafen notzulanden. Während dieser Zeit schaltete sich u.a. der Nachrichtensender CNN live in das Geschehen ein, was die Passagiere direkt auf den Bordbildschirmen mitverfolgen konnten. Unmittelbar vor der Notlandung allerdings, bei der die Reifen Feuer fingen, wurden die Monitore abgeschaltet; soviel Simultanität wäre wohl auch kaum zu ertragen gewesen. Ein

Absturz wurde letztlich nicht daraus – aber doch eine recht unsanfte Rückkehr zum Boden, der das Flugzeug und seine Insassen nie wirklich losgelassen hat.

Dieser Beitrag ist Dorothee Becker gewidmet, ehemalige Redakteurin für das Filmprogramm der israelischen Fluggesellschaft El Al und vor allem eine überaus feinfühlig und kluge Persönlichkeit, die am 15.10.2005 viel zu früh verstorben ist.

Anmerkungen

- 01**▶ Beim 2005 live im Fernsehen übertragenen »Rollout« des A 380 waren die Regierungschefs aller beteiligten Staaten anwesend; Bundeskanzler Gerhard Schröder nahm ihn in seiner Rede gar zum Anlass, einen bemühten Bogen von Goethe bis zum Airbus zu schlagen und (in Anspielung auf den amerikanischen Konkurrenten Boeing) die Innovationskraft des »guten alten Europa« zu betonen. Äußerlich unterscheidet sich der neue Jet bis auf die erweiterten Größendimensionen letztlich nicht vom Prinzip bisheriger Flugzeugtypen (ein Rumpf mit zwei separaten Tragflächen). Doch er wird wohl auch der letzte seiner Gattung sein: Während er an den Start geht, arbeiten Ingenieure schon an den »Blended Wing Bodies«, den Nur-Flüglern, die einen völligen Wandel des gewohnten Erscheinungsbildes von Luftfahrzeugen bedeuten und damit auch »das Ende des Flugzeugs, wie wir es kennen« (Eisenbrand/Vegesack 2004, 8).
- 02**▶ Der Band *Airline. Identity, Design and Culture* (Lovegrove 2000) gliedert sich in die Bereiche »Fashion«, »Food«, »Interiors« und »Identity«; die Ausstellung »Airworld« und der zugehörige Katalog (Eisenbrand/Vegesack 2004) behandeln die Themen Flughafearchitektur, Flugzeugkabine, Flugzeugsitz, Corporate Design, Uniformen, Bordessen und Plakatkunst; im Katalog zur Ausstellung *Die Schwingen des Kranichs. 50 Jahre Lufthansa-Design* (Fischer 2005) gibt es Kapitel zu Corporate Design, Innenausstattung, Bordgeschirr, Mode, Shopping, Werbung und Erinnerungskultur. Das Thema Flughafearchitektur nimmt eine Sonderstellung ein, hierzu existieren eigene Publikationen, Ausstellungen und Symposien (siehe u.a. Rosler 1998, Gordon 2004). Zum geplanten Bau eines neuen Terminals für den Frankfurter Flughafen gab es 2005 eine eigene Ausstellung im Deutschen Architektur Museum Frankfurt, parallel zur benachbarten Lufthansa-Schau.
- 03**▶ Vgl. die Aufstellung »Historical Firsts« auf der Homepage der World Airline Entertainment Association, www.waea.org/ife.htm (5.12.2005).
- 04**▶ *FLIGHTPLAN* ist einer der ersten Filme, der mit der Zurückhaltung Hollywoods nach dem 11. September 2001 bricht und sich mit dem Thema Terrorismus im Flugverkehr beschäftigt (wobei sich in einer angestrengten Konstruktion statt arabischer Terroristen der Sky

Marshall als Täter erweist, der nicht aus politischen oder religiösen, sondern aus rein finanziellen Motiven handelt). Das Flugzeug, das mit seinen Ausmaßen auf den neuen Airbus-Jet verweist, wird dabei als Schauplatz ausgiebig zelebriert; es ist der eigentliche Hauptdarsteller – neben Jodie Foster als Triebwerksingenieurin, die an Bord nach ihrer verloren gegangenen Tochter sucht: »Sie baute das Flugzeug von Grund auf. Nun muss sie es wieder in seine Einzelteile zerlegen« (Presseslogan).

- 05** ▶ Diese spezielle Rezeptionsweise macht die zufällig zusammengewürfelten Passagiere auch zur idealen Werbezielgruppe und zum perfekten Analysematerial für die Marktforschung, denn die geschlossene Versuchsanordnung im Flugzeug ermöglicht ›Vollerhebungen‹ mit 100% Reichweite (ein nicht unerheblicher Aspekt angesichts des Umstandes, dass Flugzeuge auch von Werbung und Promotion durchsetzte Orte sind, nicht nur durch den Verkauf zollfreier Waren).
- 06** ▶ Der Flughafen als Ort des Übergangs muss dabei besonders streng überwacht und kontrolliert werden; für Rosler ist er eine »Nichtnation, aber keinesfalls eine Transnation« (1998, 64), ein nicht-privater, aber auch nicht wirklich öffentlicher Raum, in dem Menschen wie Waren zirkulieren – ein Ausdruck der »Herrschaft des Konsums über das Soziale« (ibid. 77).
- 07** ▶ Seitens der Luftfahrtunternehmen liegt die Motivation, Fluggästen die Möglichkeit terroristischer Anschläge zu vergegenwärtigen, allenfalls darin, die Akzeptanz immer umfangreicherer Sicherheitsmaßnahmen zu erhöhen.
- 08** ▶ Flüchtlinge wurden allerdings in jüngerer Zeit immer häufiger zu Kinofiguren – auch in zwei auf Flughäfen angesiedelten Filmen, die das Thema stark romantisieren: *TOR ZUM HIMMEL* (D 2003, Veit Helmer) und *THE TERMINAL* (USA 2004, Steven Spielberg). Ersterer erschwert seinen möglichen Einsatz im Inflight Entertainment auch durch den Einstieg mit einem Flugzeugabsturz, der sich dann jedoch als Simulation, als Notfallübung am Boden erweist.
- 09** ▶ www.waea.org/ife.htm (5.12.2005). Das »Darstellungsverbot« von Flugzeugkatastrophen wird in den Editing Standards der WAEA an erster Stelle genannt. Auf dieses erste »no« folgen im Weiteren »careful about terrorism or references to terrorism« und an späterer Stelle »no racist comments or denigrating references to culture, religion, or nationality« - nach »no nudity/sex scenes«, »no profanity« und »no images of/references to other airlines«. Die Schnittfassungen großer Hollywood-Filme werden diesen Regeln entsprechend von den Majors selbst gezielt für die IFE-Auswertung erstellt und ähneln den TV-Schnittfassungen (»non-theatrical releases«).
- 10** ▶ Dessen ungeachtet spart die 1991 von der Lufthansa herausgegebene Publikation *Himmliches Kino. Filme vom Fliegen* diesen dramaturgischen Faktor und damit ein nicht unerhebliches Subgenre gänzlich aus.
- 11** ▶ Anders verhält es sich mit der Filmauswahl und -zensur an Bord von Schiffen: Da Passagierschiffe als »schwimmende Hotels« begriffen werden und das Bordkino hier ein freiwillig aufgesuchtes Unterhaltungsangebot ist, ist es beispielsweise möglich, während

einer Kreuzfahrt TITANIC zu zeigen – selbst wenn reale Eisberge in Sicht sind.

- 12 ► Bei aller Skepsis: »Doch die Emphase des Fliegens, die in der heroischen Epoche der klassischen Moderne so vielfältigen Ausdruck fand, ist in der Gegenwart nicht ganz verschwunden« (Asendorf 2004, 283). Siehe auch die Ausstellungen SCHWERELOS – DER TRAUM VOM FLIEGEN IN DER KUNST DER MODERNE 1991/92 in Berlin und WINGS OF ART – MOTIV FLUGZEUG 2003/2004 in Aachen.
- 13 ► In seinem Mogadischu-Doku-Drama TODESSPIEL (D 1997) widmete Heinrich Breloer diesem »Mangel« viel dramaturgische Aufmerksamkeit und versuchte ihn mit nachinszenierten Szenen zu beheben.
- 14 ► Der Text erschien ursprünglich unter dem Titel »Welcome to the desert of the real«; Zizek verweist darin wie so oft auf eine lange Reihe von Filmen, in diesem Fall auf die vielen Katastrophenfilme, in denen man die Bilder des 11. September schon gesehen habe. Eine ähnliche Herangehensweise beherrschte damals viele Feuilleton-Artikel zum Thema und wird von Theweleit nicht zu Unrecht problematisiert: »Es ist eine verbreitete Mode bei Kulturwissenschaftlern, Filme als Belegmaterial für laufende kulturelle Prozesse zu gebrauchen (oder auch zu missbrauchen), wobei ein jeweils rein inhaltlicher Zugriff auf die Filme als ausreichend erachtet wird, niemals aber Besonderheiten der Machart der Filme, niemals also die Realität der Filme selbst Beachtung findet; sie werden zitiert wie Buchstabensätze, Zeitungsausschnitte, eine massive Nichtachtung der Filme als Filme« (Theweleit 2002, 229).
- 15 ► Auch die bisherige »Abgrenzung zur Außenwelt« (Bourry 2004, 108), die in Nicht-Erreichbarkeit an Bord bestand, wird durch Internet und E-Mail sowie den momentan noch untersagten Empfang von Mobilfunk bald ein Ende haben. Dabei konzentrieren sich immer mehr Möglichkeiten der Mediennutzung auf den Passagiersitz, während zugleich die tatsächliche Bewegungsfreiheit an Bord immer größer wird.
- 16 ► Es wird interessant zu beobachten, welche Tabuzonen allgemeiner und flugspezifischer Art dennoch übrig bleiben – Abstürze gehören sicherlich dazu.
- 17 ► »The point of Morins little story about a historical coincidence is that the airplane and cinema soon came to swap roles. [...] Of course, this story does not tell us the whole truth; it fails to mention the links that film has had and still has, with trade and war, for example. It is a falsifying tale whose sole purpose is to present familiar facts from an unaccustomed perspective. But according to Friedrich Nietzsche, this 'perspectivism' is the last possibility of truth left to us because, by merit of its apparent narrowness, it at least preserves us from the greatest illusion of all, namely that such a thing as an objective or universal truth exists at all« (Öhner 1999, o.S.). Öhner überträgt dieses Prinzip auf die Perspektivierung von Geschichte bzw. Geschichtsdarstellung in DIAL H-I-S-T-O-R-Y und beschließt seine Analyse mit der Bemerkung: »To return to Morin: after cinema had outstripped the airplane as a dream factory, the dream of flying returned on television as a nightmare« (ibid.).
- 18 ► Soweit man »Flugbilder« überhaupt konkret auf Flugzeuge beziehen möchte; unter Bildern

aus dem Flugzeug könnte man aber auch allgemein die Bilder fliegender Kameras verstehen.

Literatur

Asendorf, Christof (1997) Leitbild Luftfahrt. Entwicklungen in Kunst, Design und Architektur seit den dreißiger Jahren. In: Eisenbrand / Vegesack 2004, S.264-288.

Augé, Marc (1994) Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt a.M.: S. Fischer.

Bourry, Thomas (2004) Wie die Zeit im Flug vergeht. Stillstand und Beschleunigung beim Reisen in Jetgeschwindigkeit. In: fast forward – Essays zu Zeit und Beschleunigung. Hrsg. v. Hartmut Rosa. Hamburg: Körber-Stiftung, S.101-114.

Deutsche Lufthansa AG (Hrsg.) (1991) Himmlisches Kino. Filme vom Fliegen. Frankfurt a.M.

Eisenbrand, Jochen / Vegesack, Alexander von (Hrsg.) (2004) Airworld. Design und Architektur für die Flugreise. Weil am Rhein: Vitra Design Stiftung.

Fischer, Volker (2005) Die Schwingen des Kranichs. 50 Jahre Lufthansa-Design. Frankfurt a.M.: Edition Axel Menges.

Fitton Hauß, Barbara (2003) Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine. In: Eisenbrand / Vegesack (2003), S.82-122.

Gordon, Alastair (2004) Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure. New York: Metropolitan Books.

Grimonprez, Johan (2000) Inflight. Ostfildern: Hatje Cantz.

Grimonprez, Johan (2003) dial H-I-S-T-O-R-Y. Brüssel / Ostfildern: argos editions / Hatje Cantz.

Kirn, Walter (2001) Up in the Air. New York: Doubleday.

Lovegrove, Keith (2000) Airline. Identity, Design and Culture. New York / Kempen: te-Neues.

Mikolitch, Lindsay (2005) Kino über den Wolken. In: Lufthansa Magazin 04/2005, S.108f.

Mikolitch, Lindsay (2003) Warum findet Hollywood Flugzeugabstürze so verdammt spannend? In: Atlas Air Newsletter, 1/2003, S.3.

Morin, Edgar (1958) Der Mensch und das Kino. Stuttgart: Klett.

Öhner, Vrääth (1999) On seeing, flying and dreaming. In: Johan Grimonprez 2003, o.S.

Rosler, Martha (1998) An der Stelle der Öffentlichkeit. Beobachtungen einer Vielfliegerin. Ostfildern: Hatje Cantz.

Seeßlen, Georg / Metz, Markus (Hrsg.) (2002) Krieg der Bilder. Bilder des Krieges. Abhandlung über die Katastrophe und die mediale Wirklichkeit. Berlin: Tiamat.

Sharpe, Mike (1998) Die größten Flugzeugkatastrophen. Bindlach: Gondrom.

Theweleit, Klaus (2002) Der Knall. 11. September, das Verschwinden der Realität und ein Kriegsmodell. Frankfurt a.M. / Basel: Stroemfeld / Roter Stern.

Tyler, Parker (1973) The Shadow of an Airplane Climbs the Empire State Building. A World Theory of Film. New York: Anchor Books.

Zizek, Slavoj (2001) A Holiday from History and Other Real sSories. In: Johan Grimonprez 2003, o.S.

PROPAGANDA AUF HOHER SEE. 41

BORDKINOS UND REISEBILDER DEUTSCHER REEDEREIEN, 1919-1939

Seit jeher hat es das Kino mit der Frage zu tun, ob es sich selbst in Bewegung setzt oder ob die Filme dies tun. War das Kinowesen als Zweig der reisenden Schaustellerei zunächst dadurch charakterisiert, dass die Kinobesitzer die immer gleichen Filme einem immer anderen Publikum vorführten, so änderte sich dies mit dem Aufkommen der ortsfesten Kinos – und damit einhergehend des Verleihwesens – grundlegend: Nunmehr führten die Kinobesitzer immer andere Filme einem immer gleichen Publikum vor. Diese Entwicklung – von der beweglichen Apparatur (Projektor, Leinwand etc.) zum austauschbaren Programm (Filme) – trifft allerdings nur mit Einschränkung zu, behielt doch die materielle Grundlage des Kinos immer ein Stück Mobilität bei, das es aus seiner Frühzeit geerbt hatte: in den Feld- und Etappenkinos des Ersten Weltkriegs ebenso wie in den revolutionären Agit-Zügen der Sowjetunion, in den Wanderkinos auf dem Land wie auch in der Kombination aus Kraftwagen und Projektor, die Kino in entlegenste Winkel brachte. Und auch heute wieder ist das Kino in Bewegung, denn Filme werden in Flugzeugen und Zügen, auf Laptops und Mobiltelefonen gesehen. Deshalb könnte man die Mobilität des Kinos auch als Pendelbewegung konzeptualisieren, wobei derzeitige Entwicklungen wieder stärker in Richtung auf ein Kino in Bewegung zulaufen.

Das Kino bringt also nicht nur metaphorisch und real Menschen in Bewegung, sondern es ist auch immer schon selbst in Bewegung. Einen besonders anschaulichen Fall der realen und imaginären Mobilität bietet die Geschichte der Bordkinos auf deutschen Schiffen zwischen den Weltkriegen. Neben einem kurzen historischen Abriss möchte ich hier auch versuchen, die enge Verzahnung von Filmindustrie, Tourismus und (nationaler) Politik im Rahmen der kulturell-technologischen Modernisierung konzeptuell zu skizzieren. Unter Modernisierung verstehe ich ein komplexes Geflecht von kulturellen, ökonomischen, sozialen und technologischen Veränderungen, die sich in dynamischer Form im Zuge der Industrialisierung seit dem 19. Jahrhundert zunehmend verstärken, gegenseitig stützen und schließlich sogar selbst hervorbringen. Das Kino partizipiert an diesen Transformationsprozessen auf zwei Ebenen: einerseits setzen sich Filme inhaltlich mit den enormen Verwerfungen auseinander, das Kino

bildet also ab und vermittelt; andererseits ist es selbst ein Beschleuniger dieser Prozesse. Als Ursache und Wirkung zugleich nimmt das Kino, wie auch andere technologische Medien wie Fotografie, Presse oder Rundfunk, einen zentralen Platz in diesen weitreichenden Veränderungen ein.

Anfänge der Bordkinos

Ein nachdrückliches Beispiel der für das Kino so charakteristischen Kombination aus unbeweglichem Körper der Zuschauer und mobilisiertem Blickpunkt des Kinos bieten die Aufführungsspektakel der so genannten *Hale's Tour* aus der Frühzeit des Kinos (1904-1911). Hier wurden in einem als Eisenbahnwagen dekorierten Raum Filme vorgeführt, um so die Illusion einer Reise zu erzeugen. Das vorgeführte Filmmaterial – also Szenen der Abfahrt, Landschaftsaufnahmen, Indianerüberfall, glückliche Rettung, Ankunft am Zielort – ging eine Synthese ein mit der Einrichtung des Vorführungsraumes – das Publikum saß in einem nachgebildeten Salonwagen –, um die Vorstellung einer tatsächlichen räumlichen Veränderung hervorzurufen.◀2 Ironischerweise drehte die *Hale's Tour* den ursprünglichen Eindruck der im 19. Jahrhundert neuen Technologie Eisenbahn um: War die Reise in der Bahn zunächst durch die Rahmung der vorbeiziehenden Landschaft und die verhältnismäßig ruhige Fortbewegungsweise durchaus als unreal erfahrene Mobilität und visuelle Illusion empfunden worden, so erhob die *Hale's Tour* diese Irrealität zum Prinzip.◀3 Viel ließe sich zur parallelen Entwicklungen von Kino und Eisenbahn sagen, zu den »parallel tracks« wie Filmhistorikerin Lynne Kirby diese Fluchtlinien genannt hat.◀4 In tatsächlichen Zügen setzte die Projektion von Filmen Ende der 10er Jahre zunächst in den Vereinigten Staaten ein, wo die enormen Distanzen (und Fahrzeiten) die Eisenbahn zu einem geeigneten Ort für Filmvorführungen machten.◀5

Etwa zur gleichen Zeit, zu der die regelmäßige Projektion von Filmen in Eisenbahnen begann, finden sich auch Berichte von ersten Filmvorführungen auf Schiffen. So wurden etwa im Ersten Weltkrieg Filmvorführungen an Bord von Kriegsschiffen zur Unterhaltung der Mannschaft durchgeführt, entweder in multifunktionalen Gemeinschaftsräumen oder bei gutem Wetter als Freiluft-Vorführung an Deck.◀6 Auch in der zivilen Seefahrt finden sich in den 10er Jahren Einsätze von Projektoren auf hoher See. Das 1912 vom Stapel gelaufene Passagierschiff *Imperator*, getauft wurde es natürlich von seinem Namenspatron Wilhelm II., zu jenem Zeitpunkt das neue Flaggschiff der Hamburg-Amerika-Linie AG (gegründet 1847, das Akronym Hapag stand ursprünglich für

»Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actiengesellschaft«¹⁷), gehörte damals mit 280 m Länge, 30 m Breite, 52.000 BRT und einem Fassungsvermögen von 4.000 Passagieren zu den größten Schiffen überhaupt und war mit einem Kinosaal ausgestattet. Eigentlich sollte nach diesem Prototyp eine ganze Produktlinie entstehen. Diese ehrgeizige Herstellungspolitik der Imperatorklasse verlangsamte sich im Ersten Weltkrieg zunächst und kam schließlich ganz zum Erliegen: Die bereits existierenden Schiffe wurden entweder versenkt oder als Sachreparationen von der Entente beschlagnahmt. 1918 hatte Deutschland über 90% seiner Handelsflotte verloren – die Hapag existierte praktisch nicht mehr. Dadurch verzögerte sich der systematische Einbau von Bordkinos in Passagierschiffen, der erst nach dem Ersten Weltkrieg zum Standard wurde. Nach dem Krieg schien es zunächst kurze Zeit so, als würde die Ausrüstung von Schiffen mit Kinosaal völlig zum Stillstand kommen, denn im Frühjahr 1921 kamen die transatlantischen Reedereien überein, »von der Einrichtung von Bordkinos abzusehen«.¹⁸ Schon im folgenden Jahr wurde diese Abmachung wieder aufgekündigt und rasch gehörten Bordkinos, zumindest auf den Transatlantikstrecken, zum Standard. Das erste deutsche Schiff, das nach dem Ersten Weltkrieg mit einem Bordkino ausgestattet wurde, war die *Albert Ballin*, benannt nach dem langjährigen Direktor der Hapag und engen Vertrauten des letzten deutschen Kaisers Wilhelm II., der sich am 8. November 1918, also dem Tag der Abdankung Seiner Majestät, das Leben genommen hatte. Das Bordkino des 1922 vom Stapel gelaufenen Schiffes wurde von der wichtigsten deutschen Filmgesellschaft Ufa betrieben. Der Leiter der Ufa-Theater-Betriebs-Gesellschaft, Direktor Schlesinger, selbst begleitete die Jungfernfahrt des Kinos (und Schiffes) nach New York.

Von Anfang der 20er Jahre an existierte eine enge Verbindung zwischen Ufa und Hapag. Beide hatten den imperialen Geist der Kaiserzeit geatmet und träumten das Phantasma der deutschen Weltgeltung in der Weimarer Republik weiter. Der Wettstreit der europäischen Großmächte hatte sich lediglich von den kriegerischen Mitteln Militär, Kolonien und Eroberung auf die friedliche Konkurrenz der Wirtschaft und Kulturleistung verlagert. Nach und nach wurden weitere Schiffe des Hamburger Konzerns mit Bordkinos ausgestattet und auch die zweite deutsche Großreederei, der Bremer Konkurrent Norddeutsche Lloyd, zog bald nach: Sowohl die *Columbus* im Nordamerikadienst als auch die *Sierra Cordoba* auf den Strecken nach Südamerika wurden mit Apparaturen der Firmen Döring-Film-Werke, Hannover und Krupp-Ernemann-Kinoapparate GmbH, Dresden ausgestattet.¹⁹ So marginal der Fall der Kinovorführungen an Bord von Schiffen auf den ersten Blick auch erscheinen mag, sollte man sich doch vor Augen halten, dass sich die Hapag in einem Rückblick im Janu-

ar 1933 rühmte, in den 20er Jahren nach der Ufa die meisten Projektoren bespielt zu haben, eine Reederei also den Anspruch erhob, die zweitgrößte Kinokette Deutschlands unterhalten zu haben.◀10 Auch wenn man hiervon die übliche Selbstvermarktung abzieht und die retrospektive Verklärung in Rechnung stellt, so sollte man die Bedeutung der schwimmenden Aufführungsflotte der Hapag doch nicht unterschätzen.

Nationales Interesse und Weltmeer

Das Schiffskino hängt seit seinen Anfängen mit imperialer Machtentfaltung und nationaler Selbstdarstellung zusammen, bewegt sich also im Nexus von Medien, Staat und Propaganda. Diese Überlagerung an Interessen erinnert an die Ufa-Gründung, in der die militärische Führung (Oberste Heeresleitung), Kreise der Großindustrie (Deutsche Bank) und politisch konservative Kräfte eine Allianz eingingen, um ein Filmunternehmen von internationalem Rang in Deutschland zu schaffen, das den alliierten Propagandaaktivitäten auf gleicher Augenhöhe begegnen konnte. Die Hapag kam nach den Zerstörungen des Kriegs rasch wieder auf die Beine, das Geschäft mit den Auswanderern, auf das sich die Reederei im 19. Jahrhundert spezialisiert hatte, wurde ergänzt und zunehmend abgelöst durch den boomenden Tourismus. Bestehen blieb jedoch die Einflussnahme konservativer Kreise auf große Industrieunternehmen und die Verflechtung personeller, finanzieller und politischer Natur. So meldet der *Film-Kurier* im November 1922:

»Wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren, ist der seinerzeit von Dr. Cuno in seiner Eigenschaft als Direktor der ›Hapag‹ angeregte Plan der Schaffung von Bordkinos bei einigen Linien Wirklichkeit geworden. Die Deutsche Lichtspiel-Gesellschaft e.V., deren Verwaltungsrat Reichskanzler Cuno angehört, errichtete an Bord großer Überseedampfer die sogenannten Bordkinos, in denen auf schwer entflammaren Filmen Bilder gezeigt werden, die geeignet sind, für deutsche Kultur, Wirtschaft und Landschaft bestes Zeugnis abzulegen.«◀11

An der Figur Wilhelm Cuno (1876-1933) lässt sich die Verflechtung veranschaulichen, stand dieser nicht nur in den 20er Jahren der Hapag vor, sondern saß auch im Verwaltungsrat der Deutschen Lichtspiel-Gesellschaft (diese war aus dem Bild- und Filmdienst der Wehrmacht als Propagandaarm der deutschen Armee hervorgegangen) und erlangte darüber hinaus Bekanntheit als Reichskanzler der von November 1922 bis August 1923 tätigen, so genannten »Regierung der Wirtschaft«, die durch die Ausrufung des passiven Widerstands vergeblich die Ruhrbesetzung zu beenden suchte, dadurch jedoch (indirekt) die

Inflation anheizte. Die Verflechtung politischer, großindustrieller und militärischer Interessen konservativer Art mit modernen Medien und Industriezweigen, hier Tourismus und Film, scheint für die Weimarer Republik typisch. Nicht zufällig forderte ein Kommentator in der Filmfachpresse große deutsche Industrieunternehmen auf (namentlich werden Krupp und die Kabelwerke Oberspree genannt), sich an der Bildpropaganda an Bord von Schiffen zu beteiligen, in erster Linie um »den Propagandavorsprung, den England durch Ausnutzung seiner Bordkinos gewonnen hat, wieder einzuholen«.◀12

Denn, soviel macht dieser Artikel klar, bei Kinovorführungen an Bord geht es nicht nur um die Unterhaltung von gelangweilten Schiffsreisenden, sondern auf dem Spiel stehen Großmachtanspruch, handfeste Industrieinteressen und nationale Selbstdarstellung für Zuschauer, die geradezu prädestiniert für diese Propaganda erschienen. Zum einen war das Publikum an Bord der Schiffe international zusammen gesetzt, zum anderen war es wohlhabend, denn es konnte sich das Reisen (aus beruflichen oder privaten Gründen) leisten:

»Wer fährt wohl auf den deutschen Luxusschiffen [...]? Doch wohl zum größten Teil wohlhabende, einflußreiche, auf dem Festland stark beschäftigte Leute, die im Alltag weder viel Zeit noch Neigung haben, ins Kino zu gehen. Auf dem Ozeandampfer sind sie notgedrungen zu einwöchigem Feiern verurteilt«.◀13

Diese Zuschauer waren der nationalen Eigenwerbung also fast zwangsläufig ausgesetzt, gab es doch auf der rund eine Woche dauernden Atlantiküberquerung nur ein reduziertes Unterhaltungsprogramm. Die Hochseeschiffahrt und damit auch das in den Bordkinos versammelte Publikum stand in den Augen der Zeitgenossen beinahe für so etwas wie eine Weltgesellschaft, die ihren prüfenden Blick über die Erzeugnisse deutscher Filmindustrie schweifen ließ. Kein Artikel jener Jahre kommt ohne den Hinweis aus, dass Kinoprogramme an Bord von Schiffen im Atlantikdienst (denn nur in ihnen wurden in dieser Zeit regelmäßig und regulär Filmvorführungen durchgeführt) immer auch nationale »Kulturarbeit« bedeuten: »Durch gute Filme kann gerade an Bord, wie sie ein internationales Publikum sieht, viel wertvolle Kulturarbeit geleistet werden«.◀14 Dabei spielten technische Aspekte der Vorführung ebenso eine Rolle wie die Programmgestaltung und Filmauswahl.◀15 So beklagt sich bei anderer Gelegenheit ein Produktionsleiter auf Urlaubsreise über die mangelhafte Qualität der Vorführungen. In diesem Zusammenhang ergeht der Aufruf der Fachzeitung zugleich an die großen Filmkonzerne, den Reedereien ihr bestes Material zu günstigen Konditionen zur Verfügung zu stellen, und an die Schifffahrtsgesellschaften, Energie und Einsatz auf gelungene Bordprogramme zu verwenden. Auch wenn der revanchistische und militärische

Ton der frühen 20er Jahre, der frühe Quellen prägt, im Verlauf des Jahrzehnts nachlässt, so bleibt doch der Anspruch bestehen, dass das Kino auf hoher See einen Mehrwert bieten sollte: für die Passagiere mehr als ein Zeitvertreib, für die Reedereien einen marktwirtschaftlichen Attraktivitätsbonus – und damit Verkaufsargument ihrer Schiffspassagen und Reisen –, für die Filmindustrie ein zusätzlicher Profitsektor und für die Nation schließlich eine willkommene Gelegenheit, die eigene Größe herauszustellen.

Medienverbund an Bord

Die Hapag hatte schon Jahre zuvor eine Abmachung mit der Ufa getroffen, in der die Filmgesellschaft der Reederei zu einem Preis von 1 Reichsmark pro Meter ein Filmprogramm mit deutschen und englischen Zwischentiteln bereitstellte. Im Gegenzug dazu übernahm die Ufa solche Filme in ihr Programm, die Operateure an Bord von Hapag-Schiffen auf Reisen gedreht hatten, der Gewinn wurde 60:40 (zugunsten der Ufa) geteilt.◀16 Dieser Austausch zwischen Ufa und Hapag deutet bereits an, inwieweit Reisen Teil eines weiteren Medienverbunds war, also der Tourismus mit dem Kino, aber auch mit der Presse und der Fotografie ein Bündnis einging, von dem alle Seiten profitierten.◀17 Denn nicht nur zur Filmvorführung eignet sich ein Schiff auf Transatlantikkurs, die Verwertungskette kinematographischer Bilder wurde noch in anderer Weise ausgenutzt. Wurden im 19. Jahrhundert den Auswanderern an Bord noch handliche Gemälde von Schiffen und europäischen Landschaften als Erinnerung an Heimat und Überfahrt verkauft, so veränderte sich auch diese zusätzliche Profitquelle unter dem Druck der technologischen Modernisierung auf neue (mediale) Formen hin. Bordzeitungen gehörten schon früh zum Standard des Reisekomforts ebenso wie Telegraphie und Telefonie auf hoher See. Auch das Kino war bald nicht mehr auf die Vorführung beschränkt, wie der Bericht von einer Reise des Norddeutschen Lloyd zeigt:

»New York, Madeira, Gibraltar, Neapel, Port Said, der Suezkanal und die weiteren Häfen, die wir berühren, werden der Eastman-Kodak für ihren Film von unserer Weltreise wertvolle Bilder bringen. Die gemachten Aufnahmen werden gleich an Bord entwickelt, die Passagiere haben die Möglichkeit, einzelne Aufnahmen käuflich zu erwerben.«◀18

Die Attraktion lag also einerseits darin, allen Herstellungsschritten von der Aufnahme bis zur Wiedergabe beizuwohnen, andererseits in der Wiedererkennung der eigenen Person oder zumindest jener Sehenswürdigkeiten, die man gerade besucht (hatte). Die Bremer Reederei, Hauptkonkurrent der Hamburger

Hapag, übernahm damit ein Vermarktungsformat, das schon die Lumières angewandt haben: deren reisende Kameramänner filmten jeweils vor Ort lokale Sehenswürdigkeiten und Kuriositäten, die nicht nur später in Reisefilmen Verwendung fanden, sondern auch – der Cinématographe diene zugleich als Kamera, Entwicklungsmaschine und Projektor – beim selben Gastspiel dem einheimischen Publikum vorgeführt werden konnte.◀19

Es wäre somit naiv, die Filmproduktion der großen Schifffahrtskonzerne von den Bordkinos trennen zu wollen, denn in beiden Fällen geht es um Erwartung und Erlebnis, um Erfahrung und Erinnerung, und auch um Propaganda im weitesten Sinne des Wortes. Und so stellten Hapag und Norddeutscher Lloyd auch eine Reihe von Filmen her, die zu ihrer Zeit unter der Bezeichnung »Propagandafilm« liefen und heute wahlweise als lange Werbefilme, Industriefilme, Kulturfilme oder Reiseprosperkte beschrieben werden. Die Döring-Film in Hannover produzierte im Auftrag des Norddeutschen Lloyd zwischen 1920 und 1931 insgesamt zwölf Filme, die im Kino meist von einem Vortrag begleitet wurden. Zu diesem Zweck baute der Regisseur, Schiffsingenieur und Vortragsreisende Dietrich W. Dreyer eine »Vortragsorganisation« auf, die der Verbreitung der Filme dienen sollte.◀20 Die Hapag produzierte zwischen 1922 und 1939 mehr als 40 Filme, davon zahlreiche einaktige Kulturfilme, die im Vorprogramm der Kinos an Land und an Bord gezeigt wurden, aber auch längere *travelogues* wie MIT DER HAPAG VON HAMBURG NACH AMERIKA (1924, 4 Akte), AMERIKA, DAS LAND DER UNBEGRENZTEN MÖGLICHKEITEN (1926, 6 Akte), LAND UND LEUTE IN SÜDAMERIKA (1929, 4 Akte) oder NORDLAND – FJORDLAND (1930, 3 Akte). Bereits im Sommer 1923 hatte die Hapag einen eigenen Filmdienst gegründet, um »werbende Filme zu schaffen und zu verbreiten und eine systematische Filmpropaganda dauernd zu unterhalten«.◀21

Das Zusammentreffen von Herstellung und Vorführung im Falle der beiden großen deutschen Reedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd ist alles andere als zufällig. Stand im 19. Jahrhundert, in dem diese Unternehmen gegründet wurden und wuchsen, noch das reine Transportgeschäft – von Waren und von Auswanderern – im Vordergrund, so verschob sich der Akzent zunehmend vom Transport- zum Tourismusunternehmen, also hin zur Fabrikation von Erlebnissen. Im Tourismus geht es gerade nicht mehr um die schnellstmögliche, sicherste oder günstigste Beförderung von A nach B, sondern um das, was in oder zwischen diesen Orten geschieht. Beide Branchen, Tourismusindustrie wie Kinematographiegewerbe, bieten also eine geplante Abfolge von Ereignissen in einem festen Rahmen an. Insofern ist die Tourismusbranche der Filmindustrie strukturell verwandt, denn der Konsumanreiz besteht vor allem in einem sinnlich-emotionalen Gewinn: als Verkaufsargument fungieren Erwar-

tungshaltungen, die Attraktionsmomente sind körperlich erfahrbare Erlebnisse und schließlich bleiben Erinnerungen, die man mit nach Hause nehmen und mit Freunden und Verwandten teilen kann. Die strukturelle Ähnlichkeit von Reise und Kinoerlebnis ist natürlich keine neue Erkenntnis und nicht zufällig sind Reisefilme und *travelogues* von Beginn der Kinematographie an ein zentrales Genre. **122**

Doch der sinnlich-emotionale Mehrwert der Reise floss nicht allein dem touristischen Wert zu, sondern – ähnlich wie in der Verknüpfung der medialisierten Reise mit nationalstaatlichen Interessen – es zeigt sich hier auch ein Nexus, der sich mit dem oben bereits angedeuteten Begriff der Propaganda fassen lässt. Dass sich die Beteiligten selbst dieser Zusammenhänge nur allzu bewusst waren, verdeutlicht ein Artikel einer offiziellen Publikation des Norddeutschen Lloyd, der nicht zufällig »Schiffahrt und Propaganda« betitelt ist. Propaganda, jener heutzutage verfemte Begriff, wird in den 20er Jahren gleichgesetzt mit Werbetätigkeit und würde heutzutage wohl Öffentlichkeitsarbeit, Public Relations oder Kommunikation lauten. Entscheidend ist die Erkenntnis, dass Propaganda (oder Werbung) eben keine nachgeordnete Tätigkeit ist, die vom Rest des Konzerns (sei es Produktion oder Dienstleistung) abgetrennt werden kann, sondern einen integralen Bestandteil der Aktivitäten auszumachen hat: »Denn Propaganda ist nicht allein marktschreierisches Reden und Schreiben über Dinge, die einem nahe stehen und die man hochbringen will, Propaganda ist eine ernste und sachliche Arbeit, die geleistet werden muß, soll dem Ganzen, dem man dienen will, genützt werden.« **123** Weiterhin betont der Artikel die spezielle Rolle der Schiffahrt für die Bedeutung der nationalen Sache, da naturgemäß hier besonders viele internationale Kontakte zustande kommen; insofern kommt der Schiffspropaganda eine ganz besondere Rolle zu, sowohl was die Programmierung der Bordkinos als auch die Herstellung von Eigenproduktionen angeht. Die vielfältigen Bilder der Reise – die im Kino projizierten, die von Deck aus erblickten Ausblicke, die an Bord aufgenommenen und später anderswo zur Vorführung gebrachten – standen im Dienst der Propagierung der eigenen Sache, die sich zu weiten Teilen mit nationalen Großmachtinteressen deckte. Die Bilder der Schiffsreisen der 20er Jahre sind somit niemals unvermittelt-naive Ansichten, sondern sie sind über Industriestrategien, Tourismus, Medienverbände und Nationalinteressen in vielfältige Diskurse eingebunden. Die Ufa nicht weniger als die Hapag verfolgte gemeinsam mit deutschen Großbanken das Ziel der nationalen Selbstbehauptung und dass dies nur medial vermittelt möglich war, war in den 20er Jahren kein Geheimnis mehr.

MELODIE DER WELT

Höhepunkt dieser ambitionierten Herstellungspolitik war sicherlich der gemeinsam von Hapag und Tobis hergestellte Film *MELODIE DER WELT* (1928/29), der unter der Regie von Walter Ruttmann entstand. Dieses erstaunliche Zusammentreffen eines deutschen Filmavantgardisten auf dem Höhepunkt seines Ruhmes, einer deutschen Reederei mit Weltmarktanspruch und der Filmproduktionsfirma Tobis-Klangfilm, die – unter Beteiligung von Siemens-Halske und AEG – in der Tonfilmeinführung den großen Hollywoodstudios Paroli bieten wollte, zielte darauf ab, den globalen Anspruch aller Involvierten zu vervielfältigen. Die Zielsetzung der Hapag als global operierendes Transportunternehmen bestand im Erhalt und Ausbau der Marktposition, während Tobis-Klangfilm eine ähnliche Position auf dem Sektor der Tonsysteme anstrebte. Dass die Herstellung des Films nicht direkten Profitinteressen unterworfen war, wird schon bei flüchtiger Betrachtung deutlich und entspringt der Logik des Industriefilms, in der Imagepflege oder Wissensvermittlung stärker wiegen als direktes Gewinnstreben. Für Hapag und Tobis stand die Eigenwerbung im Mittelpunkt: Gemäß der Strategie heutiger Sponsoringaktionen – »Tue Gutes und sprich darüber« – wurde die Premiere des Films als medienwirksamer Event zelebriert. Die nationale Bedeutung konzentrierte sich vor allem auf zwei Faktoren: Erstens hatte sich Ruttmann für die breite Öffentlichkeit dank des internationalen Erfolges von *BERLIN, DIE SINFONIE DER GROSSSTADT* (D 1927) von einem avantgardistischen Außenseiter in einen innovativen Neuerer des deutschen Films gewandelt. Und zweitens war der Film einer der ersten deutschen Tonfilme, der öffentlich zur Aufführung kam. Während sich die Konflikte mit der US-Industrie verschärften und die Aufmerksamkeit der Presse gigantisch war, wurde der Film mit einer seltsamen Mischung aus Hoffnung, Stolz und Angst erwartet. Man hoffte auf einen Film von Weltgeltung, in künstlerischer Hinsicht vergleichbar mit Ruttmanns *BERLIN*-Film, man war stolz, dass man den Amerikanern zumindest in Europa Paroli bieten konnte (nicht zuletzt mit Gerichtsverfahren und einstweiligen Verfügungen) und man fürchtete die negativen Folgen, sollte der Film die herbeigesehnte Wirkung verfehlen. Schon Wochen vor der Premiere finden sich Hinweise auf den »historischen Tag des deutschen Tonfilms«, ¹²⁴ während die Erstaufführung selbst jedes Kriteriums eines Ereignisses erfüllte mit *tout Berlin* in Anwesenheit. ¹²⁵ Die Veranstaltung begann mit einer Ansprache von Wilhelm Cuno, die als Film vorgeführt wurde, auch wenn er selber persönlich anwesend war, um so die Wirksamkeit des neuen Tonsystems zu demonstrieren. ¹²⁶ Nach der Veranstaltung luden Hapag und Cuno die Premierengäste zu einem Empfang ins Hotel *Esplanade*, neben

dem *Adlon* zu jener Zeit das führende Berliner Hotel. Die Premiere war weniger ein künstlerisches oder kulturelles Ereignis, sondern ein soziales und politisches, deren Presseecho und Gästeliste selbst bedeutsame Filmpremieren der Weimarer Republik in den Schatten stellte. So geizen die Artikel am nächsten Tag auch nicht mit Superlativen:

»Selten hat die Weltstadt Berlin ein gesellschaftliches Ereignis derartigen Stils erlebt. Die Autofahrt der Autos zu dieser mit höchster Aufmerksamkeit erwarteten Premiere war derart, daß die Polizei in der Umgebung des Nollendorfplatzes umfassende Verkehrsumleitungen vornehmen mußte. Das Theater selbst bot ein festliches Bild, wie man es selbst bei einer Gala-Oper selten gesehen hat. Die repräsentativste Gesellschaft der Reichshauptstadt, darunter die markantesten Köpfe der Wirtschaft, der Politik, der Presse, hatten sich eingefunden.«²⁷

So formulierte *MELODIE DER WELT* zum Zeitpunkt einer dreifachen Krise um 1930 – der Krise des Indexikalischen durch die Tonfilmeinführung, des Politischen durch den aufkommenden Faschismus und des Wirtschaftlichen in der Folge des Börsencrash vom Oktober 1929 – diesen Anspruch als Allegorie und *mise-en-abîme*, indem eine global tätige Reederei einen weltbekannten Filmkünstler engagiert, um dem Tonsystem der Tobis-Klangfilm zur internationalen Durchsetzung zu verhelfen. Der Film selbst stellt nach Art der neusachlichen Querschnitte die Welt als Summe von Ähnlichkeiten dar: Musik und Tanz, Frauen und Kinder, Arbeit und Tiere werden nach Ähnlichkeitsbeziehungen montiert, die sich vor allem in (formalen) Bildähnlichkeiten zeigen. Dass die Strategie aller Beteiligten nicht aufgehen würde, war zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar: aus heutiger Sicht wirkt Ruttmanns Film wie eine verspätete Welt-Sinfonie, die nachträglich mit Musik und Geräuschen versehen wurde.²⁸

Fazit

Die Bordkinos, die auf den ersten Blick als ein marginales Beispiel einer ungewöhnlichen Aufführungspraxis erscheinen, gehören in eine Geschichte des Kinos als Abspieldstätte wie auch in Untersuchungen von Filmprogrammen. Daneben bietet der hier nur grob skizzierte Zusammenhang von Kino und Schifffahrt ein paradigmatisches Beispiel für die Überschneidung von Bildherstellung und -verbreitung mit nationalstaatlichen Interessen und politischem Machtanspruch. Im Fall der Hapag lassen sich die Überlagerungen von Wirtschaftsinteressen, politischen Vernetzungen und Medienstrategien am Umgang mit Bildern – sowohl jenen, die in den Bordkinos zur Aufführung kamen als auch den an Bord aufgenommenen – exemplarisch untersuchen.

Wenn es darüber hinaus gelänge, die Idee der Propaganda aus seiner retrospektiv erzeugten negativen Konnotation als Manipulation herauszulösen, könnte man hiermit einen Begriff gewinnen, der die erst später erfolgte Trennung von Industrie- und Werbefilm, von Avantgarde und Dokumentarfilm konzeptuell wieder zusammenführt. Damit würde auch die Frage des Zusammenhangs zwischen emergentem Dokumentarfilm, Avantgarde und politischer Dienstbarkeit – wie sie etwa im Falle von Ruttman immer wieder gestellt wurde (als »Sündenfall« eines vermeintlich linken Künstlers) – in einen neuen Rahmen gerückt werden. Zentral stünde nicht mehr die Frage nach dem Bruch, des »wie es dazu kommen konnte«, sondern eher jene nach der Kontinuität, also des logischen Zusammenhangs zwischen den avantgardistischen Netzwerken und ihrer zunehmenden Politisierung um 1930. Wenn Propaganda Produktwerbung wie auch politische Überzeugungsarbeit, sozialer Reformismus wie auch revolutionäre Agitation meinen konnte, dann war der Unterschied zwischen einer radikalen politischen Haltung, der Arbeit im Dienste der Industrie und der bereitwilligen Annahme kommerzieller Aufträge kleiner als oftmals angenommen. Natürlich wäre damit Ruttmans Verhalten nicht entschuldigt, wohl aber ein überzeugenderer Erklärungsrahmen dafür gewonnen.

Anmerkungen

- 01** ▶ Dank an Michael Töteberg für die Bereitstellung von Material und an Herrn Pidde und Herrn Maaß vom Hapag-Archiv für Zugang und Betreuung.
- 02** ▶ Zur Hale's Tour vgl. Raymond Fielding: »Hale's Tour: Ultrarealism in the Pre-1910 Motion Picture«. In: John Fell (ed.): *Film Before Griffith*. Berkeley, CA: University of California Press 1983: 116-130.
- 03** ▶ Zur Kulturgeschichte der Eisenbahnreise vgl. Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/Main: Fischer 1989. (erstmalig 1977)
- 04** ▶ Lynne Kirby: *Parallel Tracks. The Railroad and Silent Cinema*. Durham, NC: Duke University Press 1997.
- 05** ▶ Vgl. Ludwig Brauner: »Kino statt Reiselektüre. Der Eisenbahn-Kinowagen. Eine deutsche Phantasie, die in Amerika Wirklichkeit wird.« In: *Film-Kurier*, Jg. 2, Nr. 95, 7.5.1920.
- 06** ▶ Siehe die retrospektiven Erinnerungen eines Beteiligten: A.K.: »Vorfürer auf See«. In: *Film-Kurier*, Jg. 8, Nr. 36, 11.2.1926. (Beilage »Kinotechnische Rundschau«).
- 07** ▶ Zur Geschichte der Hapag allgemein Susanne Wiborg, Klaus Wiborg: 1847-1997. *Unser Feld*

ist die Welt. Hamburg: Hapag-Lloyd 1997.

- 08**▶anon.: »Tonfilm an Bord«. In: Zeitschrift der Hamburg Amerika Linie, XXVII. Jahrgang, Nr. 1, 28.1.1933: 20f.
- 09**▶Anon.: »Die Kinoeinrichtungen an Bord des „Columbus“«. In: Film-Kurier, Jg. 6, Nr. 108, 7.5.1924.
- 10**▶Anon.: »Tonfilm an Bord«. In: Zeitschrift der Hamburg Amerika Linie, XXVII. Jahrgang, Nr. 1, 28.1.1933: 20f.
- 11**▶Anon.: »Bordkinos auf deutschen Überseedampfern«. In: Film-Kurier, Jg. 4, Nr. 260, 29.11.1922.
- 12**▶Albert A. Sander: »Eine Möglichkeit des Industriefilms«. In: Film-Kurier, Jg. 5, Nr. 178, 3.8.1923.
- 13**▶Anon.: »Was läuft in den Bordkinos? Filmfachmann beschwert sich über schlechte Filmprogramme. Abhilfe tut not!«. In: Film-Kurier, Jg. 13, Nr. 269, 16.11.1931.
- 14**▶Dr.G.: »Schwimmendes Kino auf Hapagschiffen«. In: Film-Kurier, Jg. 12, Sondernummer, 16.8.1930.
- 15**▶Anon.: »Was läuft in den Bordkinos? Filmfachmann beschwert sich über schlechte Filmprogramme. Abhilfe tut not!«. In: Film-Kurier, Jg. 13, Nr. 269, 16.11.1931.
- 16**▶Niederschrift Nr. 209 über die Vorstandssitzung vom 12. Dezember 1927.
- 17**▶Eine detaillierte Untersuchung der diskursiven Konstruktion Skandinaviens in deutschen Unterhaltungsprodukten, u.a. in Reisefilmen und den so genannten »Nordlandfahrten«, findet sich in Patrick Vonderau: Bilder vom Norden. Schwedisch-deutsche Filmbeziehungen, 1914-1939. Marburg: Schüren 2007.
- 18**▶Heinz Schilling: »Als Vorführer auf dem Weltreise-Dampfer«. In: Film-Kurier, Jg. 12, Nr. 71, 22.3.1930.
- 19**▶Siehe beispielsweise Martin Loiperdinger: »Die in Deutschland gedrehten Ansichten des Catalogue Lumière«. In: ders.: Film & Schokolade. Stollwercks Geschäfte mit lebenden Bildern. Zürich, Basel: Stroemfeld / Roter Stern 1999: 193-318.
- 20**▶Irmgard Wilharm: »Die Döring-Film, Obergering-Dreyer und die Ozeanriesen«. In: Susanne Höbermann, Pamela Müller (Hrsg.): Wir Wunderkinder. 100 Jahre Filmproduktion in Niedersachsen. Hannover: Gesellschaft für Filmstudien 1995: 35-48, hier 38f.
- 21**▶Anon.: »Hapag-Filmdienst«. In: Zeitschrift der Hamburg Amerika Linie, XVII. Jahrgang, Nr. 7, 17.7.1923.
- 22**▶Aus der großen Anzahl von Texten zur strukturellen Ähnlichkeit zwischen Reise und Kino sollen hier nur zwei neuere Titel genannt werden: Annette Deeken: Reisefilme. Ästhetik und Geschichte. Remscheid: Gardez! 2004; Jeffrey Ruoff (Hrsg.): Virtual Voyages. Cinema and Travel. Durham, NC: Duke University Press 2006.
- 23**▶E.G.Frhr. v. Hünefeld: »Schiffahrt und Propaganda«. In: Norddeutscher Lloyd Bremen: Jahrbuch 1922/1923. Die deutsche Seeschiffahrt. Bremen: Franz Leuwer 1924: 5-11, hier 5.
- 24**▶Anon.: »Historischer Tag des deutschen Tonfilms: Uraufführung ›Melodie der Welt««. In:

Film-Kurier, Jg. 11, Nr. 60, 9.3.1929.

- 25** ▶ Vgl. den Leitartikel »Der Film der Hapag. Der Ruttman-Film im Mozartsaal«. In: Film-Kurier, Jg. 11, Nr. 63, 13.3.1929.
- 26** ▶ Diese Rede fehlt in existierenden Kopien von MELODIE DER WELT.
- 27** ▶ Anon: »Melodie der Welt«. In: Lichtbild-Bühne, 13.3.1929. Vgl. auch anon.: »Die »Melodie der Welt«. Grundsätzliches zum ersten großen deutschen Tonfilm«. In: Kinematograph, Jg. 23, Nr. 61, 13.3.1929.
- 28** ▶ Siehe hierzu, insbesondere zu Ruttmanns Perspektive, ausführlicher Thomas Elsaesser, Malte Hagener: »Walter Ruttmann: 1929«. In: Stefan Andriopoulos, Bernhard Dotzler (Hrsg.): 1929. Beiträge zur Archäologie der Medien. Frankfurt/Main: Suhrkamp 2002: 316-349. Siehe auch Malte Hagener: Moving Forward, Looking Back. The European Avant-garde and the Invention of Film Culture, 1919-1939. Amsterdam: Amsterdam University Press 2007.

AUTORENVERZEICHNIS

Ralf Adelman ist Akademischer Rat am Institut für Medienwissenschaften der Universität Paderborn. Momentane Arbeits- und Forschungsfelder: Medienökonomien der Populärkultur, dokumentarische Fernsehformen und Bilder der Wissenschaft. Aktuelle Publikationen als Mitherausgeber: *Visual Cultures Revisited. German and American Perspectives on Visual Culture(s)*, Köln 2007 und als Ko-Autor: *Datenbilder. Zur digitalen Bildpraxis in den Naturwissenschaften*, Bielefeld 2008.

Malte Hagener ist Akademischer Rat an der Leuphana-Universität Lüneburg, 2008/09 Vertretungsprofessur für Filmwissenschaft an der Ruhr-Universität Bochum. Gründungs- und Vorstandsmitglied von NECS - European Network for Cinema and Media Studies. Autor von *Filmtheorie zur Einführung* (Junius 2007; mit Thomas Elsaesser) und von *Moving Forward, Looking Back. The European Avantgarde and the Invention of Film Culture, 1919–1939*, Amsterdam 2007.

Christine Hanke arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Künste und Medien, Europäische Medienwissenschaft an der Universität Potsdam. Mitherausgeberin von www.nachdemfilm.de. Zuletzt erschien von ihr: *Zwischen Auflösung und Fixierung. Zur Konstitution von ›Rasse‹ und ›Geschlecht‹ in der physischen Anthropologie um 1900*, Bielefeld 2007; *Game Over!? Perspektiven des Computerspiels*, Bielefeld 2008 (Mitherausgabe).

Pierre-Emmanuel Jaques ist Lehrbeauftragter an der Section d'histoire et esthétique du cinéma an der Universität Lausanne und arbeitet an einer Dissertation über die Anfänge der Filmkritik in Genf. Er war Teil des vom Schweizerischen Nationalfonds unterstützten Forschungsprojektes »Ansichten und Einstellungen: Zur Geschichte des dokumentarischen Films in der Schweiz«. Er hat mehrer Artikel über Filmgeschichte in der Schweiz veröffentlicht und ist Mitautor von *Le spectacle cinématographique en Suisse 1895-1945*, Lausanne 2003.

Judith Keilbach war bis Anfang 2008 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Seminar für Filmwissenschaft der Freien Universität Berlin und arbeitet jetzt am Institut für Medien- und Kulturwissenschaft der Universität Utrecht. Mitherausgeberin von www.nachdemfilm.de und *MontageAV*. Letzte Publikation: *Geschichtsbilder und Zeitzeugen*, Münster 2008.

Natalie Lettenewitsch, Studium Theater-, Film- & Fernsehwissenschaft in München und Bochum. Freie Arbeit als Lektorin, Redakteurin und Kuratorin u.a. für die Filmredaktion ZDF/3sat, Kurzfilmbiennale Ludwigsburg, Kinothek Asta Nielsen, Deutsches Filmmuseum Frankfurt a.M. sowie bei Atlas Air, Agentur für Inflight Entertainment. Nebentätigkeit am Frankfurter Flughafen. Texte u.a. für *Schnitt, Ästhetik & Kommunikation, mare, Zeit online*.

Sabine Nessel, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Theater-, Film- und Medienwissenschaft der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main; 2008 Gastprofessorin für »Geschichte und Ästhetik des Films nach 1945« an der Universität Wien. Mitherausgeberin von *www.nachdemfilm.de* und Redakteurin von *Frauen und Film*. Laufende Habilitation zu Schauanordnungen der Moderne am Beispiel von Zoo und Kino. Aktuelle Publikationen: *Kino und Ereignis. Das Kinematografische zwischen Text und Körper*, Berlin 2008; Mitherausgeberin von: *Kino und Fleisch: Kino zwischen Text und Körper*, Berlin 2008.

Drehli Robnik, Filmwissenschaftler, forscht am Ludwig Boltzmann-Institut für Geschichte & Gesellschaft, Wien. Lehrt an der Universität Wien und der Masarykova Univerzita, Brno. Publikationen zur Theorie und Ästhetik des Kinos, insbes. zu Film/Geschichte/Politik, Kino und Affektivität, Kriegsfilm, Nationalsozialismus in Film und Geschichtsfernsehen, Horrorkino, Siegfried Kracauer. Gelegentlich Filmkritiker, Disk-Jockey und Edutainer; »lebt« in Wien-Erdberg.

Simon Rothöhler ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Seminar für Filmwissenschaft der Freien Universität Berlin und Mitglied des Sonderforschungsbereichs 626 »Ästhetische Erfahrung im Zeichen der Entgrenzung der Künste«. Er promoviert zum Thema »Weltkino und Globalgeschichte«.

Alexandra Schneider ist wissenschaftliche Assistentin am Seminar für Filmwissenschaft der Freien Universität Berlin. Laufende Habilitation zu Medien und Tourismus. Gründungs- und Vorstandsmitglied von NECS - European Network for Cinema and Media Studies. Div. Veröffentlichungen u.a. in *Visual Anthropology, Film History, Montage/AV*.

Markus Stauff arbeitet am Department für Media Studies der Universität Amsterdam (UvA). Forschungsschwerpunkte: Fernsehtheorie, Cultural Studies, Mediensport. Jüngste Publikationen: »Das neue Fernsehen«. *Machtanalyse, Gouvernementalität und digitale Medien*, Münster 2005; *Politiken der Medien* (hg. gemeinsam mit Daniel Gethmann, Berlin 2005); *Ökonomien des Medialen* (hg. mit Ralf Adelman u.a., Bielefeld 2006).

Patrick Vonderau ist wissenschaftlicher Assistent am Institut für Medienwissenschaft der Ruhr-Universität Bochum. Gründungs- und Vorstandsmitglied von NECS - European

Network for Cinema and Media Studies. Autor von: *Bilder vom Norden. Schwedisch-deutsche Filmbeziehungen, 1914–1939*, Marburg 2007; Mitherausgeber von: *Films that Work. Industrial Film and the Productivity of Media*, Amsterdam 2008 und *The YouTube Reader*, Stockholm/London 2009.

MEDIEN´WELTEN

BRAUNSCHWEIGER SCHRIFTEN ZUR MEDIENKULTUR

Bereits erschienen:



Judith Keilbach

Geschichtsbilder und Zeitzeugen

Zur Darstellung des Nationalsozialismus im Bundesdeutschen Fernsehen

Die nationalsozialistische Vergangenheit ist ein prominenter Gegenstandsbereich des Geschichtsfernsehens. In dokumentarischen Sendungen werden dabei vor allem historisches Bildmaterial und Zeitzeugen eingesetzt, um den Fernsehzuschauern die Vergangenheit vor Augen zu führen und ihnen historische Erfahrungen näher zu bringen. Die vorliegende Studie beschäftigt sich anhand exemplarischer Sendungen aus der bundesdeutschen Fernsehgeschichte mit den Schwierigkeiten, die diese beiden Elemente für die Darstellung der nationalsozialistischen Vergangenheit beinhalten, sowie mit den unterschiedlichen Verfahren und den historischen Veränderungen im Umgang mit Geschichtsbildern und Zeitzeugen.

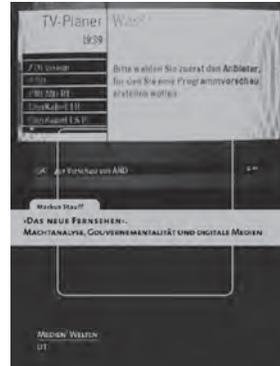
2008, 304 S., 24.90 EUR, br., ISBN 978-3-8258-1141-9

Die Schriftenreihe Medien´Welten existiert seit 2004 im LIT-Verlag Münster und wird editorisch betreut von Dr. Rolf F. Nohr. Die Reihe versucht interessante und innovative Auseinandersetzungen mit der Medienkultur zu versammeln. In Fallstudien und ›Probeforschungen‹ untersucht die Schriftenreihe den genealogischen und archäologischen Kontext, innerhalb dessen sich die kulturellen Praktiken der Medien entfalten. Die einzelnen Beiträge der Reihe erforschen Medien als komplexe und sozial wirksame Formationen, in denen unterschiedlichste Formen von Wissen produktiv werden können. Somit vollzieht sich in dieser Fokussierung auch eine deutliche Wende weg von hierarchischen und institutionell geprägten Modellen der Medienfunktionalität hin zu einem Verständnis der Medien als in

Markus Stauff
Das neue Fernsehen
Machtanalyse, Gouvernementalität
und Digitale Medien

Die Studie zielt auf eine Untersuchung der Macht- und Subjekteffekte, die mit den gegenwärtigen Veränderungen des Fernsehens - vor allem dem Prozess der Digitalisierung - einhergehen. Die heterogenen Entwicklungen und Versprechungen werden dabei nicht als Übergangsphänomene, sondern als produktive Mechanismen verstanden, die Fernsehen zu einer Kulturtechnologie des Neoliberalismus machen: Die ZuschauerInnen werden dabei als Subjekte einer gleichermaßen rationalisierten wie intensivierten Mediennutzung modelliert. Theoretisch setzt die Arbeit dem repressiven Medienbegriff, der unter anderem bei Cultural Studies, Technik- und Apparatustheorien dominiert, Foucaults Modell der Gouvernementalität entgegen, um zu zeigen, dass die Vervielfältigung der technischen und inhaltlichen Optionen keine Befreiung, sondern eine Regierungstechnologie ist.

2006, 304 Seiten, 24.90 EUR, br., ISBN 3-8258-7802-3



kussierung auch eine deutliche Wende weg von hierarchischen und institutionell geprägten Modellen der Medienfunktionalität hin zu einem Verständnis der Medien als in sozialen und subjektiven Bedeutungen, Politiken und Handlungsformen eingebetteten Systemen.

Weitere Informationen unter:

[http://www.nuetzliche-bilder.de/
medien.w.html](http://www.nuetzliche-bilder.de/medien.w.html)

<http://www.lit-verlag.de/reihe/mewe>

VORANKÜNDIGUNGEN

Herbert Schwaab:

Erfahrung des Gewöhnlichen –
Stanley Cavells Filmphilosophie als
Theorie der Populärkultur



Andrea Seier

Remediationspielung

Die performative Konstitution von Gender und Medien

Wie lassen sich Medien und Medienspezifika bestimmen, wenn davon auszugehen ist, dass sie ihren epistemologischen Bestimmungen nicht vorgängig sind? Dass sie ihre Wirksamkeit auch und gerade in kulturellen Praktiken entfalten, die sie nachträglich als vorgängig erscheinen lassen? Im Zentrum der vorliegenden Auseinandersetzung mit dieser Fragestellung steht das Konzept der Remediationspielung. Medien konstituieren sich demnach in unabschließbaren Wiederholungsprozessen, in denen sie andere Medien imitieren, überbieten oder anderweitig wiederholend aufgreifen. Ihre Spezifika sind am besten in der Art und Weise zu erkennen, in der sie andere Medien zitieren. Der Blick verschiebt sich von gegebenen Medien auf heterogene Prozesse der Remediationspielung, die die Grenzen einzelner Medien ebenso konstituieren wie unterwandern. Ein solcher Medienbegriff erscheint auch für das Verhältnis von Gender und Medien produktiv.

2007, 176 S., 19.90 EUR, br., ISBN 978-3-8258-0234-7

Sebastian Scholz / Fabian Lettow /

Alexander Pinto (Hg.):

BildKONtext.

Zur politischen Verfasstheit des Medialen

Matthias Bopp:

Computerspiele. Eine medienpädagogische Analyse (A.T.)

Gunnar Sandkühler:

Das historisierte Computerspiel als fixiertes, reaktives Stegreiftheater

Britta Neitzel:

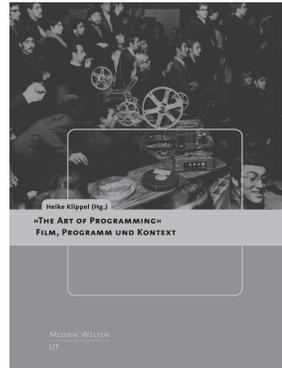
Gespielte Geschichten? Narration und visueller Diskurs in Computerspielen

Hilde Hoffmann:

Fernsehen und politisches Ereignis. Die Medialisierung von ›Wende‹ und ›Wiedervereinigung‹ (A.T.)

**Heike Klippel (Hg.):
»The Art of Programming«
Film, Programm und Kontext**

Programme gibt es in den unterschiedlichsten gesellschaftlichen und kulturellen Bereichen, vom Parteiprogramm bis zum Fernsehprogramm. Im Kino hat die Programmarbeit eine lange Tradition, als Massenvergnügen wie auch als politisch-künstlerisch ambitionierte Publikumsadressierung. »The Art of Programming« ist am Programmbegriff im Kontext interessiert, wobei der Schwerpunkt auf Filmprogrammen in Geschichte und Praxis liegt. Programme setzen Perspektiven auf die einzelnen Filme und stehen selbst wiederum im erweiterten Kontext der Programmformen in anderen Medien. Auf diesem Hintergrund versammelt der Band Beiträge zur Geschichte des Programms im Kino, Interviews mit Kurator/inn/en und Filmemacher/inn/en, Perspektiven auf Fernseh- und Musikprogramme und Überlegungen zu Aspekten, die die Filmwahrnehmung beeinflussen, aber über das Programm im engeren Sinne hinausgehen.



2008, 296 S., 24.90 EUR, br., ISBN 978-3-8258-1323-9

**Rolf F. Nohr
Die Natürlichkeit des Spielens
Vom Verschwinden des Gemachten im Computerspiel**

Machen uns Computerspiele zu Amokläufern? Machen sie uns schlauer? Sind sie konfigurative, dissidente oder neoliberale Handlungsanleitungen? Auf alle Fälle »wirken« Computerspiele. Sie sind »sublime Objekte«, deren Besonderheit in ihrem spezifischen Gebrauchsangebot begründet liegt. Die Annahme dieses Buches ist es, dass Computerspiele weitaus verborgener, unterschwelliger und weitgreifender wirken als es populäre Debatten behaupten. Computerspiele sind Ideologie- und Diskursmaschinen, die Bedeutungen, Wissensformationen und Normen in einer Gesellschaft gleichzeitig umwälzen wie auch stabilisieren. Die Frage, die



in diesem Buch im Vordergrund steht, ist, wie das digitale Spiel als Teil des Mediums Computer und als Teil der Gesellschaft beschrieben werden kann, aber auch, wie es seine kulturelle ›Gemachtheit‹ verschleiert und ›unmittelbar‹ wird.

2008, 304 S., 24.90 EUR, br., ISBN 978-3-8258-1679-7

Rolf F. Nohr / Serjoscha Wiemer (Hg.)

Strategie Spielen. Medialität, Geschichte und Politik des Strategiespiels

2008, 306 S., 24.90 EUR, br., ISBN 978-3-8258-1451-9

Michael Glasmeier / Heike Klippel (Hg.)

»Playtime« – Film interdisziplinär. Ein Film und sieben Perspektiven

2006, 144 S., 19.90 EUR, br., ISBN 3-8258-8375-2,

Farbinnenteil

Matthias Bopp / Britta Neitzel / Rolf F. Nohr (Hg.)

»See? I'm real...« Multidisziplinäre Zugänge zum Computerspiel am Beispiel von SILENT HILL

2. durchges. Aufl., 2006, 256 S., 24.90 EUR, br., ISBN 3-8258-8374-4

Rolf F. Nohr (Hg.):

Evidenz - »...das sieht man doch!«

2005, 288 S., 19.90 EUR, br., ISBN 3-8258-7801-5

Als die ersten Flugzeuge aufbrachen, um am Himmel zu kreuzen, waren Kameras zugegen, um die Erfüllung des alten Traums vom Fliegen festzuhalten. Galt die technische Innovation anfangs als Spektakel, so sind Flugzeuge heute ein alltägliches Fortbewegungsmittel, das seine ursprüngliche Faszinationskraft verloren zu haben scheint. Ungemindert wirkungsmächtig aber ist die Verknüpfung von visuellem Spektakel und Fliegen. Von der Ubiquität von Darstellungen des Fliegens in Film, Fernsehen und auf Internetplattformen wie YouTube bis zur audiovisuellen Nach- und Hochrüstung der Ausstattung von Passagierflugzeugen bleiben Bewegtbilder und die Bewegung des Fliegens aufs vielfältigste aufeinander bezogen. Der visuellen Attraktivität des in Bewegung gesetzten Blicks gehen die Beiträge dieses Buches nach. Die Autorinnen und Autoren beschäftigen sich mit unterschiedlichen Filmen und Genres über das Fliegen, befragen das ästhetische Potential und die epistemologischen Effekte von Flugbildern und Luftaufnahmen und gehen den Unterhaltungsprogrammen im Flugzeug nach.



ISBN 978-3-643-10053-5



9 783643 100535