

# Der Traum ist aus

Der Wunsch, fliegen zu können, begleitet die Menschheit seit Jahrtausenden. Längst ist aus dem Traum Realität geworden. Ein wehmütiger Blick zurück und ein mutiger nach vorn. Wie, warum und wohin können wir jetzt noch fliegen, wo wir es doch eigentlich nicht mehr sollten?

VON AXEL TIMO PURR

.....  
Dass etwas nicht mehr stimmt, habe ich zum ersten Mal in diesem Frühjahr gespürt. Ich wollte zu einer Konferenz für künstliche Intelligenz in Denver fliegen. Früher hätte ich jedem davon erzählt, aber jetzt überkam mich eine seltsame Scham: Sind Konferenzen und geschäftliche Treffen es wert, die Zukunft unseres Planeten zu riskieren? Ich sagte also keinem meiner Bekannten etwas. Und auch beim Elternfrühstück in der Grundschule meines achtjährigen Sohnes schwieg ich still als mich ein befreundeter Vater fragte, warum ich in der letzten Woche nicht dabei gewesen sei. Wie sinnvoll dieses Schweigen war, wusste ich schon im nächsten Moment, als mir der Vater stolz erzählte, dass in diesem Sommer das Wohnmobil zuhause bleibt und die Familie stattdessen mit dem Zug zum Klettern fährt.

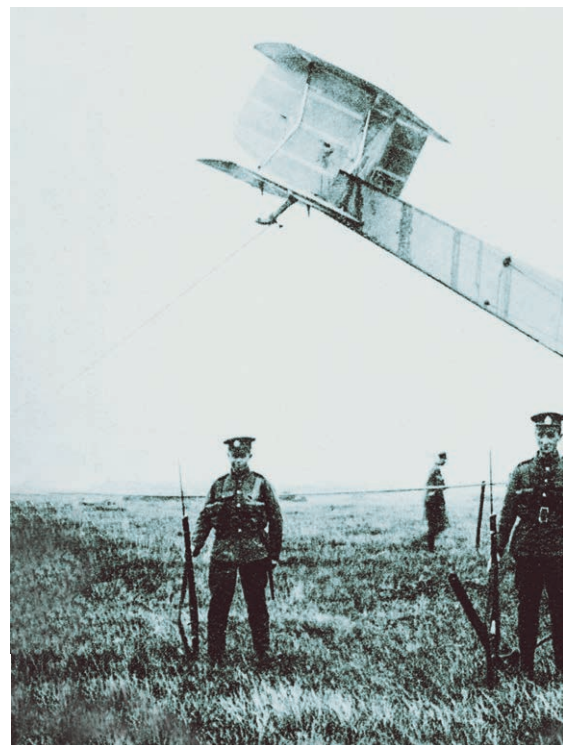
Und es kam noch schlimmer: Kurz darauf lud ich einen meiner ältesten Freunde ein, im Winter mit mir zum Hornbill-Festival ins ostindische Nagaland zu "fahren". Die kopfschüttelnde Antwort: "Von hinfahren kann keine Rede sein, da kann man doch nur hinfliegen." Spätestens zu diesem Zeitpunkt wurde mir klar, dass ich mir wohl neue Freunde suchen muss, wenn ich weiterhin am

persönlichen Traum vom Fliegen festhalten will. Zugegeben, weltweit steigen die Fluggastzahlen weiterhin kontinuierlich an – trotz der vor mehr als einem Jahr von Schweden ausgegangenen Schamoffensive gegen das Fliegen und der überaus erfolgreichen internationalen Jugendbewegung "Fridays-for-Future".

Natürlich will ich meine Freunde nicht verlieren. Und haben sie nicht recht, wenn ihr Ton angesichts der Dringlichkeit und des Handlungsdrucks in der Klimafrage zunehmend schärfer und lauter wird? Fliegen, so die ernüchternde Erkenntnis meines persönlichen "CO<sub>2</sub>-Handprints", der sich im Internet ganz leicht ausrechnen lässt, zählt zu den größten Klimasünden. Hochgerechnet auf die kaum mehr fassbaren Fluggastzahlen wird die Dimension greifbar: Konnte vor 100 Jahren im Juni 1919 der erste "Rumpler"-Linienflug von München nach Augsburg mit Weiterflug nach Leipzig und Berlin gerade mal drei Passagiere befördern, erwartete der Münchner Flughafen allein am ersten Freitag der diesjährigen Pfingstferien 160.000 Fluggäste.

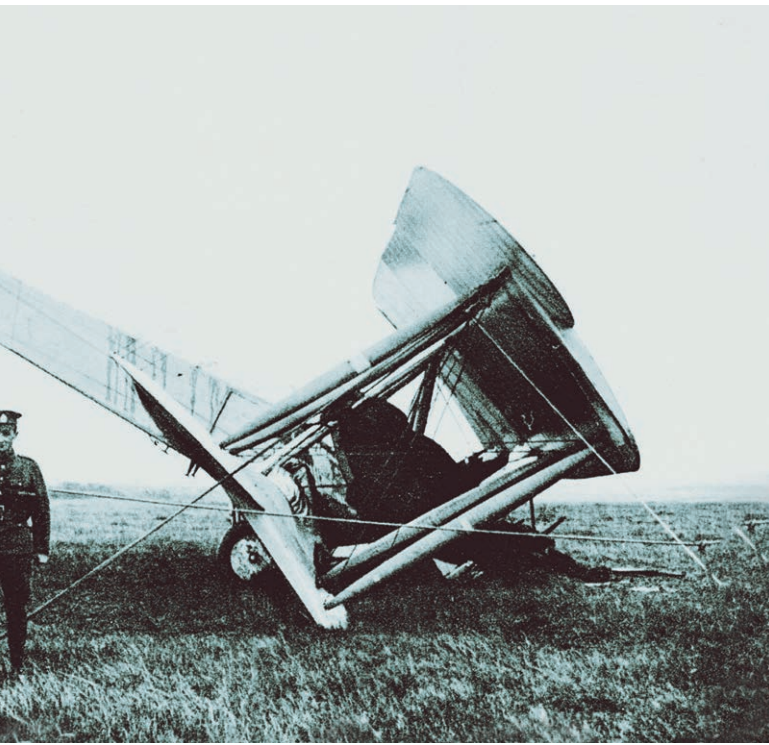
## Traum und Mythos

Die meisten dieser Reisenden werden ihren Flug allerdings nicht als Erfüllung eines Traums empfunden



haben, sondern eher als Selbstverständlichkeit. Die Tücke von erfüllten Träumen kennen wir ja auch von der Liebe. Beim Fliegen kommt noch ein weiterer Aspekt hinzu: Welcher Traum, den die Menschheit je geträumt hat, könnte größer und älter sein als der, fliegen zu können? Fast alle frühzeitlichen menschlichen Hochkulturen haben Aufzeichnungen hinterlassen, die diese Sehnsucht nicht nur befeuert, sondern auch künftigen Generationen tief ins kollektive Unbewusste eingeschrieben haben.

In den 3.000 Jahre alten sogenannten "Helikopter Hieroglyphen" des Seti I-Tempels in Abydos findet sich zwischen Insekten, Symbolen und Schlangen auch ein Hubschrauber. Manch Forscher interpretiert den aus dem 2. Jahrhundert v. Chr. stammenden Vogel von Sakkara als Modell eines Fluggerätes. Auch aus den prä-kolumbianischen Kulturen Zentral- und Südamerikas sind flugzeugartige Gegenstände überliefert, die als Goldschmuckstücke dienten. Die



Das Ende eine Rekordflugs: Die britischen Piloten John Alcock und Arthur Brown legten im Juni 1919 zwar eine Bruchlandung in einem irischen Torfmoor hin, ihr Nonstop-Flug über den Atlantik gilt aber als erster erfolgreicher Interkontinental-Flüge.

Foto: imago images / United Archives International

vedischen Epen wie die Mahábhárita, Bhágavata Purána und Rámáyana erzählen genauso vom Fliegen und Fluggeräten wie die slawische Ausgabe des Buchs Henoch oder das Buch Ezechiel. Die sumerische Mythologie berichtet im Etana-Mythos vom "Ritt auf einem Adler" und die Babylonier stellten Löwen, Stiere, sowie Menschen mit Flügeln dar.

Und dann ist da natürlich Ovid mit seinen "Metamorphosen", in denen er unter anderem die griechische Sage von Dädalus und Ikarus erzählt, die mit selbstgebauten Schwingen aus wachsverklebten Vogelfedern die Flucht von Kreta nach Sizilien versuchten. Der Sage nach funktionierte die Technik, Ikarus stürzte nur ab, weil er der Sonne und dem Bereich der Götter zu nah kam. Und womöglich kam der Mensch bereits damals der Verwirklichung seines Traumes schon recht nahe. Bereits im 2. Jahrhundert n. Chr. beschrieb Aulus Gellius in seinem Sammelwerk "Noctes Atticae" die "Taube des Archytas", eine flugfähige hölzerne Nachbildung einer Taube,

die Archytas von Tarent bereits im 4. Jahrhundert v. Chr. gebaut haben soll.

### Traum und Realität

Zwar wurde auch im Mittelalter wurde von vogelähnlichen Gleitflugexperimenten mit etlichen Verletzten berichtet und es gab erste klare Visionen von Flugmaschinen wie derie des Franziskaners Roger Bacon (1219–1294). Es folgte die Renaissance mit Leonardo da Vinci (1452 – 1519) und seinen nicht flugtauglichen Flugzeugen, darunter auch dem ersten „Helikopter“. Wirklich »real« wurde der Traum im Jahr 1784, als die Franzosen Launoy und Bienvenu einen frühen flugfähigen Modellhubschrauber mit Doppelrotor bauten.

Danach ging es Schlag auf Schlag. 1807 konstruierte der Uhrmacher Jakob Degen einen Flugapparat mit beweglichen Schwingen, der mit Muskelkraft angetrieben wurde. Degen erkannte jedoch, dass der so erzielbare Auftrieb nicht ausreichte, und behelf sich mit einem

wasserstoffgefüllten Hilfsballon, der etwa die Hälfte des zum Fliegen nötigen Auftriebs erzeugte. Am 13. November 1808 gelang ihm damit über dem Wiener Prater der erste gesteuerte Freiflug.

Kurz nach Degen entwickelte der "Schneider von Ulm", Albrecht Ludwig Berblinger, einen ihn selbst tragenden Gleiter. Bei einer öffentlichen Vorführung über der Donau stürzte er 1811 jedoch unter dem Spott der Leute in den Fluss. Berblingers Geschichte erinnert gerade auch in dem filmischen Vermächtnis, das ihm Edgar Reitz 1978 gesetzt hat, an Theodor Storms "Schimmelreiter". Denn so wie Hauke Haiens moderne Deicharchitektur letztlich Erfolg haben würde, so geht man heute davon aus, dass Berblingers Apparat ein durchaus flugfähiger Hängegleiter war.

Das Gleiten beschäftigte auch die "Träumer" der folgenden Jahrzehnte und wurde schließlich von Otto Lilienthal perfektioniert, der ab 1874 in ausführlichen theoretischen und praktischen Vorarbeiten die aerodynamische Formgebung von Tragflügeln für ein manntragendes Gleitflugzeug entwickelte. Ab 1891 erprobte und verbesserte er seine Gleitflugzeuge in über 2.000 erfolgreichen Flügen und erzielte dabei Weiten von bis zu 250 Metern. Lilienthals Doppeldecker-Konstruktion, die vor ihm bereits Francis H. Wenham vorgeschlagen, aber nie realisiert hatte, nahmen sich die Brüder Wright zum Vorbild, als sie ihr Flugzeug bauten, mit dem dann am 17. Dezember 1903 zum ersten Mal ein erfolgreicher, andauernder, gesteuerter Motorflug möglich war.

## Neue Träume, neue Helden

Nachdem der Traum zur Realität geworden war, konnte eigentlich nur Louis Blériot, Träumer, Konstrukteur und Pilot in einer Person, den Mythos alter Zeiten noch einmal auferstehen lassen. Mit seiner Ärmelkanalüberquerung vom August 1909 begann nicht nur die Ära der Rekordflüge, sein Flugzeug, die Blériot XI, machte ihn auch zum „Vater der modernen Eindecker“ und zum ersten kommerziellen Flugzeughersteller.

Es begann eine neue Phase: Konstrukteure und Erfinder traten zunehmend in den Hintergrund. Der Pilot wurde zum neuen Helden. Wer aber zum Helden taugte und wer nicht, darüber entschied weniger die Leistung als der Zufall des Moments und das Charisma des Piloten.

Kaum einer erinnert sich noch daran, dass nicht Charles Lindbergh als erster den Atlantik in einem Nonstopflug überquerte, sondern dass in dem Jahr, als der erste Linienflug in München abhob, und zwar ebenfalls im Juni 1919, die beiden britischen Piloten John Alcock und Arthur Brown für die direkte Überquerung des Atlantiks 15 Stunden und 57 Minuten benötigten. Ein Wahnsinnsflug: Ihr windbetriebener Generator setzte aus, weshalb ihr Funkmodul und das Heizsystem unbrauchbar wurden. Sie flogen durch unerwartete Nebelbänke, die das Navigieren über Browns Sextanten unmöglich machten und zweimal beinahe zu Abstürzen führten. Wegen eines Schneesturms und der daraus resultierenden zunehmenden Vereisung der Doppeldeckerflügel und des Vergasers musste Brown

Der Popstar und seine Frau: Charles A. Lindbergh und seine Frau Anne Morrow boten in den 1930er Jahren eine perfekte Projektionsfläche für die Träume der Menschen.

Foto: akg-images / IMAGNO, Austrian Archives



schließlich das Cockpit verlassen. Er kletterte auf die Flügel, um die Maschine vom Eis zu befreien. Aber die beiden Piloten erreichten Irland, legten eine Bruchlandung auf einem Torfacker hin und bekamen den ausgelobten Daily Mail-Preis für den ersten Transatlantikflug, der in weniger als 72 Stunden absolviert wurde.

Der Nachruhm jedoch gehörte weder Alcock noch Brown, er ging an Charles A. Lindbergh, der erst acht Jahre später den Atlantik im Direktflug überqueren sollte. Auch sein Flug barg Risiken, aber weniger als von seiner Leistung profitierte Lindbergh von seiner charismatischen, filmreifen Persönlichkeit und einer aufgeheizten Stimmung, die die 1930er als beste weibliche Pilotin ausgezeichnete Elinor Smith Sullivan so beschrieb: "Die Leute dachten früher, wir Piloten wären Aliens aus dem All. Aber nach Lindberghs Flug konnten wir nichts mehr falsch machen. Man kann den Einfluss von Lindbergh gar nicht hoch genug einschätzen. Selbst der erste Schritt auf dem Mond reicht da nicht heran. Die 1920er waren so unschuldig und die Menschen waren alle noch so religiös – ich denke, die Leute dachten,

dass dieser Mann von Gott geschickt worden war. Und das hat die Luftfahrt für immer verändert, denn plötzlich stand die Wall Street vor der Tür und wollte in Flugzeuge investieren."

Und Lindbergh blieb ihre Projektionsfläche, ein fast unangetasteter früher Popstar der Lüfte, bis zu seinem Tod 1974. Daran änderten weder seine Sympathien für Hitlers Nazi-Deutschland und seine Faszination für die Eugenik etwas, noch sein souverän geführtes Doppelleben, aus dem immerhin sieben außereheliche Kinder mit drei weiteren Frauen – darunter die deutschen Schwestern Brigitte und Marietta Hesshaimer – hervorgingen. Seine Ehefrau Anne Morrow, ebenfalls Pilotin, arbeitete mit am Mythos. Gemeinsam mit ihr meisterte Lindbergh den ersten Direktflug von Afrika nach Südamerika und erkundete die polaren Luftrouten von Nordamerika nach Asien und Europa. Selbst die Entführung und den Tod ihres Sohnes sowie den späteren zweifelhaften Prozess um das "Lindbergh-Baby" bewältigten sie. Als nach dem Krieg Zweifel an Lindberghs politischen Positionen aufkamen, konterte Morrow diese mit einer beeindruckenden literarischen

## „Nähme ich Flügel der Morgenröte und bliebe am äußersten Meer...“

Psalm 139,9 auf  
Charles A. Lindberghs  
Grabstein  
in Maui / Hawaii

Karriere. Und obwohl sie von den Affären ihres Mannes wahrscheinlich nichts wusste, hatte sie selbst unter anderem mit dem großen Pilotenpoeten, dem Autoren des "Kleinen Prinzen", Antoine de Saint-Exupéry eine gut gehütete Affäre.

Doch irgendwann blieb selbst den Poeten- und Poppiloten die Luft weg. Saint-Exupéry starb durch Feindbeschuss, der große James Salter verlegte sich irgendwann ganz aufs Schreiben, nachdem er erkannt hatte, dass man in Kampffjets nicht nur allein lebte, sondern auch allein starb. Oder der Pilot wurde selbst ganz zum Popstar, so wie Kris Kristofferson, der vom Hubschrauberpiloten der US-Armee zum gefeierten Star der neuen Hippie-Gegenkultur wurde und damit zeigte, dass man die Freiheit der Lüfte durchaus auch auf dem Erdboden genießen konnte, vorausgesetzt, man hatte nichts mehr zu verlieren.

Denn plötzlich durften und konnten alle fliegen, und zwar nicht nur mit Hilfe einer zunehmend ausdifferenzierten, leicht zugänglichen Drogenkultur. Rekorde gab es keine mehr zu brechen. Die neuen Helden waren die Passagiere selbst, die zunehmend billiger und immer weiter entfernt ihren Alltagsorgen entfliehen konnten – und bis heute durch stetig wachsende Fluggastzahlen und immer gigantischere Flughäfen einen neue Rekorde aufstellen nach dem anderen brechen.

### Dem Traum folgen, bis zum Ende

So hässlich diese Rekorde mit ihren Kollateralschäden für Natur und

Kultur auch sind, so bieten sie immerhin Anlass, den alten Mythos vom Fliegen noch einmal zu überdenken, und ihn gewissermaßen in die Version »Fliegen 3.0« zu überführen. Denn wie in vielen Märchen und Mythen, in denen es ja immer wiederoft die dritte Prüfung, den dritten Wunsch oder die dritte Chance gibt, so dürfen auch wir es ja vielleicht nach dem anfänglichen Träumen und der maßlosen Realwerdung noch ein drittes Mal versuchen. Auch wenn das bedeutet, dass wir die Erde dafür hinter uns lassen müssen.

Denn darauf zielen die "neuen Mythen" hin. Die ersten ausgereiften Ideen lieferte das goldene Zeitalter der Science Fiction, die Zeit der 1940er und 1950er, als Autoren wie A.E. van Vogt, Isaac Asimov, E.E. Doc Smith, Ray Bradbury, Arthur C. Clark, Alfred Bester, James Blish, Robert A. Heinlein und so viele andere mit ihren Geschichten und Gedankenspielen nicht nur die ersten Mondlandungspläne, die Realisierung der ISS, den Umgang mit künstlicher Intelligenz und auch unsere unmittelbare Gegenwart nachhaltig beeinflussten. Ohne diese Autoren würde sich Elon Musk wohl kaum für sein SpaceX-Projekt begeistert haben, würde Amazon-Besitzer Jeff Bezos eine von Netflix abgesetzte Space-Opera-Se-

rie wie "The Expanse" nicht einfach aufkaufen und weiterdrehen lassen, weil er darin genau das, nämlich unsere Zukunft sieht.

Keine Frage, es passiert etwas, praktisch wie theoretisch, und es sind nicht nur die Milliardäre, die handeln. So viele SF-Romane und -Filme über die Kolonialisierung von Mond und Mars wie in den letzten Jahren, sind schon lange nicht mehr erschienen. Marc Watney in Andy Weirs moderner Robinsonade "Der Marsianer" oder in Ridley Scotts kongenialer filmischer Adaption auf dem Mars "überleben" zu sehen, fühlt sich inzwischen realer an als die alten Mythen vom Fliegen oder ihre ersten Übersetzungen in unsere Realität.

Und sollte es mit den Raumschiffen nicht klappen, gibt es ja immer noch unsere Erde, die vom chinesischen Autoren Liu Cixin in seiner Erzählung "Wandering Earth" kurzerhand mit Antrieben ausgestattet und auf den Weg in eine bislang undenkbar fliegende Zukunft geschickt wird. Die chinesische Verfilmung von Cixins Vision ist inzwischen zum dritterfolgreichsten Film des Jahres 2019 avanciert. Unsere Zukunft hat schon längst begonnen.

---

Axel Timo Purr ist Redakteur des Online Filmmagazins artechock. Nach ethnologischen Feldforschungen in Ostafrika zu modernen (Anti-)Heteriebewegungen, dem informellen Sektor sowie weltwirtschaftlichen Einflüssen auf individuelle Biografien arbeitet er seit 2001 publizistisch zu Afrika-, Literatur- und Film-relevanten Themen für artechock, die Süddeutsche Zeitung und die NZZ. Da Reisen ihm ein Lebenelixier sind, das gerade durch die Begegnung mit „fremden“ Kulturen seine Wirkung entfaltet, macht ihm die gegenwärtige Flugscham-Offensive schwer zu schaffen.