

[\[Faksimile\]](#) [\[Go To First Hit\]](#)

© **Tages-Anzeiger**; [17.12.2003\[0\]](#); Seite 49

Kultur

*100 JAHRE MOTORFLUG*

## **Düsengetriebene Wohlstandsträume**

*Von der Reiseform der Happy few zum Takeoff der Freizeitgesellschaft: Die maschinelle Luftfahrt ist das grösste Prestigeprojekt des 20. Jahr- hunderts.*

Von [Monika\[100\]](#) [Burri\[100\]](#)

12 Sekunden dauerte der Luftsprung, der in die Annalen der Zivilisationsgeschichte einging: Vor 100 Jahren gelang den Brüdern Orville und Wilbur Wright in Kitty Hawk an der amerikanischen Ostküste nach jahrelanger Forschungsarbeit der erste gesteuerte, motorbetriebene und bemannte Dauerflug eines Flugzeugs. Noch am selben Tag schafften es die Fahrradfabrikanten, ihren «Flieger» fast eine ganze Minute über dem Boden zu halten.

Mit der modernen Luftfahrt hatten diese windzerzausten Experimente mit stoffbespannten Holzkonstruktionen allerdings noch wenig zu tun. Den Anfang im zivilen Luftverkehr machten nicht die Flugapparate nach Vorbild der Gebrüder Wright, sondern «Luftschiffe» in der Bauweise von Graf Zeppelin, die bereits 1900 ihren Probeflug bestanden hatten und die ab 1910 einen regulären und vergleichsweise sicheren Fahrdienst zwischen deutschen Grossstädten aufnahmen.

### **Bündnis von Ästhetik und Aviatik**

Die neuen Fortbewegungsmittel begeisterten nicht nur die mit Zeit und Geld wohl versorgten Happy few des beginnenden Unterhaltungszeitalters, auch die zeitgenössische Kunst sah sich durch die revolutionären Möglichkeiten der Raumwahrnehmung beflügelt. Versteht man die Moderne als Auflösung von statischen Verhältnissen, so bestand zwischen Ästhetik und Aviatik schon früh ein produktives Bündnis: Von den Raumaufösungen des Impressionismus über die Perspektivenvielfalt des Kubismus bis hin zur schwerelosen Transparenz des Neuen Bauens lassen sich bemerkenswerte Affinitäten zwischen Flugtechnik und Kunst aufzeigen. «Als ich zum ersten Mal in Amerika war», hielt etwa Gertrude Stein rückblickend fest, «reiste ich sehr oft im Flugzeug, und als ich zur Erde hinunterblickte, sah ich all die kubistischen Linien, die zu einer Zeit entstanden waren, als kein einziger Maler jeweils in einem Flugzeug geflogen war. Ich sah auf der Erde das Sichvermischen der Linien Picassos, ihr Kommen und Gehen, wie sie sich entwickeln und selbst wieder zerstören.»

Der Erste Weltkrieg entfachte ein rasantes Wettrüsten um das fliegerische Aufklärungs- und Einschüchterungspotenzial. Die zahlreichen arbeitslosen Piloten, welche die industrialisierten Massenschlachten hinterliessen, machten die 1920er-Jahre zu einer Epoche der Luftschauen und Luftrennen, der Rekordflüge und wissenschaftlichen Luftexpeditionen. 1919 eröffnete die Deutsche Luft-Reederei den ersten regelmässigen zivilen Luftverkehr: Die Prominenz, die auf einem Holzbrett sitzend von Berlin nach Weimar befördert wurde, war in Sturzhelme, Schutzbrillen und Pelzhandschuhe verpackt. Noch im selben Jahr präsentierten die Junkers-Werke den Prototyp der F 13: Dieser Wellblech-Eindecker gilt nicht nur als erstes eigentliches Verkehrsflugzeug Europas. Mit Polstersitzen, Deckenbeleuchtung, Heizung und Schiebefenstern versprach er zudem, einen Anflug von Komfort in die Luftreise zu bringen.

Der Reisekomfort war nur eine der Problemzonen in der Entwicklung der neuen Transporttechnik. Gegenüber ihrer Hauptkonkurrentin, der Eisenbahn, bildete insbesondere die Wetter- und Sichtabhängigkeit der ersten Linienflugzeuge einen beträchtlichen Wettbewerbsnachteil. Auf dem Weg zu einem zuverlässigen, schnellen und rentablen Verkehrsmittel gelten die 1930er-Jahre, in denen mit der Douglas DC-3 der Prototyp des modernen Flugzeugs entstand, als entscheidende Dekade: Die Entwicklung eines instrumentenbasierten Navigationssystems entband die Luftfahrt von der störungsanfälligen Erd- oder Himmelssicht, die Einführung der Druckkabine ermöglichte den Aufstieg in unwohnliche Höhen. Die Schaffung flugfähiger künstlicher Umgebungen machte die zivile Luftfahrt startbereit für den Takeoff der Mobilitätsgesellschaft in der Vorkriegszeit. Zumindest für die inneramerikanischen Linien gilt die Mitte der 1940er-Jahre als Beginn des Massenflugverkehrs.

Mit seinem Buch «One World» hatte der republikanische Präsidentschaftskandidat Wendell Willkie bereits 1943 das Stichwort für die amerikanische Grossraumpolitik des Luftzeitalters geliefert: politische und ökonomische Freiheit als universell verbindliche Standards im technisch vernetzten Einheitsraum. Während die einen die Luftfahrt als Medium der demokratischen Supervision begrüßten, bedauerten andere die entwurzelnden Tendenzen des weltumspannenden Verkehrs. Im Vortrag «Bauen Wohnen Denken» von 1951 wie auch in anderen Texten jener Zeit beschwor der Philosoph Martin Heidegger die «Einfalt des Gevierts», das Hegen und Pflegen der Erde in der Ordnung des Seins. Die Gegenwart jedoch, die der «Flugmaschinen» und des Rundfunks, sei anders bestimmt: «Alles wird in das gleichförmig Abstandlose zusammengeschwemmt.»

#### Der Jumbojet als «Slum der Lüfte»

Douglas, Boeing, Lockheed: Spätestens im Zweiten Weltkrieg hat sich Amerika als flugmächtige Marktführerin positioniert. Die Produktions- und Zerstörungskapazitäten des ersten Luftkriegs wurden aber nicht nur beinahe nahtlos für die düsengetriebenen Wohlstandsträume des Wirtschaftswunders nutzbar gemacht. Das patriotische Wettrüsten wurde vor allem auch weitergeführt: Mondlandung und Space Shuttle gehören zu den spektakulären Höhenflügen einer sich auf die Eroberung des Luft- und Weltraums spezialisierenden Spitzentechnologie.

Die Concorde, die europäische Überschallantwort auf die Lufthegemonie der Supermächte, wurde bereits bei ihrer Markteinführung 1976 gebremst. Als Vehikel der Zukunft empfehlen sich seit den 1970er-Jahren Grossraumflugzeuge vom Format einer Boeing 747. Mit der Lancierung der Jumbojets, der «Slums der Lüfte», wurde das Prestigeprojekt Luftfahrt allerdings auch korrumpiert: Die von urlaubswilligen Freizeithemden bevölkerten Billigflüge gelten als Paradebeispiel für die Banalisierung des Traums durch seine Verwirklichung.

BILD PHOTOVAULT/IMAGES.DE

*«Die Linien Picassos» sah Gertrude Stein vom Flugzeug aus.*

#### **Erschliessung**

Topterm: Verkehr; Gesellschaft  
Kategorie: Luftverkehr; Freizeit, Lifestyle  
Geographie: USA; Welt

#### **Formales**

Dok-ID: XA2003121700163  
Textlänge: 6089 Zeichen  
erfasst: ja

Urheberrechte: Tages-Anzeiger  
Bearbeitung: bwys 19.12.2003

[\[Go To Last Hit\]](#)[\[Go To Top of Document\]](#)