

Jan Röhnert (Hg.)

Die Phänomenologie der Flugreise

Wahrnehmung und Darstellung des Fliegens
in Literatur, Film, Philosophie und Populärkultur



Jan Röhnert (Hg.)

DIE **PHÄNOMENOLOGIE** DER **FLUGREISE**

Wahrnehmung und Darstellung des Fliegens in Literatur,
Film, Philosophie und Populärkultur

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2020 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Lindenstraße 14, D-50674 Köln
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorheri-
gen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung: „Atmosphärenforschungsflugzeug HALO“:
© Aero-Art Frank Herzog

Korrektur: Jessica Paesch, Jena
Einbandgestaltung: Satz + Layout Werkstatt Kluth, Erfstadt
Satz: Michael Rauscher, Wien

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com

ISBN 978-3-412-50085-6

© 2020 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Köln
ISBN Print: 9783412500849 — ISBN E-Book: 9783412500856

Inhalt

I – Zur Phänomenologie des Fliegens

Jan Röhnert

Realität und Imagination des Fliegens • Einleitendes zur Phänomenologie der Flugreise I I

Asmus Trautsch

Bodenlos sicher • Phänomenologie der Flugreise 2 I

Marie-Luise Heuser

Husserls Phänomenologie des Fliegens 45

II – Flug-Diskurse

Jörg Paulus

Im Anflug auf Braunschweig (zu Fuß) • Zur Vorgeschichte der Flugreise – auf der Chaussee und anderen fundierten Medien 59

Jadwiga Kita-Huber

Die Ballonfahrt in der polnischen Literatur der Aufklärung, mit einem Blick auf Jean Pauls *Luftschiffer Giannozzo* 79

Christian Kehrt

Phänomenologie der arktischen Landschaft • Die Arktisreise des Luftschiffes LZ 127 im Jahr 1931 95

Johanna Bohley

Flug- und Weltraumreisen in der Kinder- und Jugendliteratur der DDR I I 3

Jan Röhnert

Zwischen *La Jetée* und *Terminal* • Raum und Zeit des Airports I 2 3

Dietmar Elflein

Über den Wolken • Zur Metapher des Fliegens in der populären Musik I 3 5

Inhalt

Christoph Seelinger

**Von der Flugmaschine zum Mouse-Cursor · Zur Genese der Mondo-
Ästhetik zwischen travelogues und shock sites** 149

III – Fallstudien

Annika Klanke

**„Zwei Augen genügen nicht“ · Verteilte Wahrnehmung in Franz
Kafkas *Die Aeroplane in Brescia*** 169

Andreas Kramer

**Sachliche Träume · Alfons Paquet, *Fluggast über Europa. Ein Roman
der langen Strecken* (1935)** 183

Jan Brandt

**Zwischen den Welten · Männerfantasien und Maschinenträume in
Heinrich Hausers Flugerfahrungsbericht *Ein Mann lernt fliegen*** 195

Christian Wiebe

**Herumschnellende Fische und weiße Ödnis · Wahrnehmungen des
Fliegens bei Lion Feuchtwanger** 217

Carolin Bohn

**Am Anfang war das Fliegen/Schreiben · Zu Antoine de Saint-Exu-
pérys frühen Sternenlektüren und Traumschriften** 229

Christophe Fricker

**Technik, Autorschaft und Erde · Ernst Jüngers ambivalente Haltung
gegenüber dem flugreisenden Menschen** 239

Jessica Martensen

**Fliegen als utopische Erfahrung in Ingeborg Bachmanns Essay
*Die blinden Passagiere*** 255

Rüdiger Heinze

**Im unwahrscheinlichen Fall einer Notlandung ... · Flugzeug-
katastrophen im Spielfilm** 273

Inhalt

Martin Bulka

4 Kontinente und 9 Länder in 279 Minuten - Flug- und Autoreise in Wim Wenders' <i>Bis ans Ende der Welt</i>	287
--	-----

IV – Anhang

Angaben zu den Autorinnen und Autoren	301
--	-----

Namensregister	307
-----------------------------	-----

I – Zur Phänomenologie des Fliegens

Jan Röhnert (Braunschweig)

Realität und Imagination des Fliegens • Einleiten- des zur Phänomenologie der Flugreise

Die diesem Sammelband vorangegangene Tagung im August 2017, eine Kooperation zwischen TU Braunschweig und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Standort Braunschweig, begann mit einer kleinen Enttäuschung, die nicht ohne eine gewisse Pointe war. Gerade die aus weiter Ferne, per Flugzeug, angekündigten Vortragenden hatten ihre Teilnahme kurzfristig absagen müssen – als würde das Transportmedium, dessen kulturell-ästhetische Dimensionen das Kolloquium untersuchen wollte, selber dagegen aufbegehren, dass wir es uns allzu leicht mit ihm machten: Beim Londoner Komparatisten Andreas Kramer sorgte der abgelaufene und auf die Schnelle nicht zu ersetzende Reisepass dafür, dass die Check-In-Schranken von Heathrow Airport aus dem Brexit-und-Nicht-Schengen-Gebiet unüberwindlich wurden; beim Philosophen Asmus Trautsch waren es die Beschränkungen seines Arbeitgebers, die ihm in letzter Minute gleich mehrere Flugreisen quer über den nordamerikanischen Subkontinent auferlegten, Flüge nach Europa jedoch untersagten. Wie gut, dass alle Irrungen und Wirrungen des supranationalen Luftverkehrs die beiden sowie alle übrigen beteiligten Kolleginnen und Kollegen nicht davon haben abhalten konnten, mit ihren Artikeln zum Sammelband beizutragen, aus welcher Himmelsrichtung diese auch eingetroffen sein mögen.

Bedarf es einer Rechtfertigung, sich in der hier praktizierten Form des interdisziplinären Zugriffs der Phänomenologie der Flugreise auf kulturphilologischer, ästhetischer und wissenschaftsgeschichtlicher Ebene zu widmen, einzelne Fallstudien zur Repräsentation des Fliegens in der Literatur, im Film, in der Musik, in Wissenschafts- und Populärkultur mit grundsätzlichen Überlegungen zum phänomenologischen Horizont, zur *aisthesis* und Ästhetik der Flugreise miteinander zu konfrontieren? Wohl kaum. Flugzeuge und Flugreisen gehören zu unserem Alltag, sie bestimmen und strukturieren unsere Gegenwart weit über ihre bloße Sichtbarkeit als Instrumente der Fortbewegung hinaus. Allein aufgrund der diversen sichtbaren und unsichtbaren Infrastrukturen, die sie bedingen und die sie selber wieder hervorbringen, sind sie tief in Alltag und Lebenswelt verankert – so, wie um die Existenz des Automobils herum Infrastrukturen wie Autobahnen entstanden sind, haben sich auch die Infrastrukturen des Fliegens mit den Flughäfen im Zentrum um das Flugzeug herum entwickelt und neben einer veränderten Mobilität auch eine neue Landschaft der Mobilität hervorgebracht, die wiederum unsere kollektive Vorstellung von Mobilität modelliert.

In diesem Sinne lässt sich die Flugreise, wenn die Anleihe bei Michel Foucaults Terminologie gestattet sei, als „Dispositiv“ verstehen, das eine spezifische Art von Raster für die Wahrnehmung der Wirklichkeit hervorbringt, die sich nicht auf den Akt des Fliegens und das Unterwegssein in Flugzeugen allein beschränkt, sondern unseren Begriff von Unterwegssein, von Schnelligkeit, Mobilität, von Raum und Zeit präformiert. Ich habe Vergleichbares bereits in zwei früheren Sammelbänden am Beispiel der Metaphorik der Autobahn und der Interdependenz von technischer Beschleunigung und ästhetischer Verlangsamung zur Diskussion gestellt.¹ *Die Phänomenologie der Flugreise* ist nunmehr der dritte Eckstein jenes offenen Projekts *Inszenierung von Mobilität*, welches im Rahmen des Schwerpunkts ‚Mobilität‘ zu einer breiten Kultur- und Literaturgeschichte von Naturwissenschaften und Technik beizutragen sucht.

Es dürfte klar sein, dass es mit diesem Kolloquium um mehr als eine bloße Motivgeschichte des Fliegens und der Flugreise in Literatur, Film, Musik und bildenden Künsten geht – wenngleich es ein legitimer Start- und Anknüpfungspunkt sein kann, sich zunächst einmal anzuschauen, welche Bilder, Metaphern und Vorstellungen vom Fliegen sich in Hoch- und Populärkultur eingebürgert haben, wie sie sich ergänzen, transformieren und in welchen Konstellationen und Kombinationen sie auftreten. Es ist dabei jedoch wichtig, den breiteren soziokulturellen Hintergrund des Motivs und die medien-, geistes- und wissenschaftsgeschichtlichen Kontexte, die zu seiner Frequenz führen, im Blick zu behalten. Einen guten Prüfstein bilden meines Erachtens jene fünf von Aleida Assmann ins Feld geführten Kategorien, die sie in ihrer – literaturwissenschaftlich grundierten – Einführung in die Kulturwissenschaft als generelle Analyse Kriterien für kulturwissenschaftliche Fragestellungen ins Feld führt.² Es handelt sich dabei um die Kategorien *Raum*, *Zeit*, *Körper*, *Identität* und *Gedächtnis*. Diese fundamentalen Kategorien einmal exkursartig auf die Phänomenologie der Flugreise, d.h. auf Fragen von deren ästhetischer Repräsentation anzuwenden, dabei die Wahrnehmungsgeschichte des Fliegens *als* dessen Kulturgeschichte lesen zu wollen bzw. Wahrnehmungs- und Kulturgeschichte der Luftmobilität miteinander konvergieren zu lassen, offenbart, auf was für ein weites Feld wir uns hinauswagen, und wie sinnvoll es zugleich ist, sich ihm fächerübergreifend zu widmen. Nur so wird erkennbar, wie die Mobilität des Fliegens eine Struktur erschafft, auf der sich – beispielsweise – Diskurse unserer globalisierten Gegenwart und Raster unserer aktuellen

1 Vgl. Jan Röhnert (Hg.): Die Metaphorik der Autobahn. Literatur, Kunst, Musik, Film und Architektur seit 1945. Köln/Weimar/Wien 2014; Ders. (Hg.): Technische Beschleunigung – ästhetische Verlangsamung? Mobile Inszenierung in Literatur, Film, Musik, Alltag und Politik. Köln/Weimar/Wien 2015.

2 Aleida Assmann: Einführung in die Kulturwissenschaft. Grundbegriffe, Themen, Fragestellungen. Berlin 2010.

Welt- und Wirklichkeitswahrnehmung abbilden. Gehen wir zunächst die Reihe der von Assmann beanspruchten kulturwissenschaftlichen Kategorien hinsichtlich des Spektrums an Anknüpfungspunkten durch, die sie im Hinblick auf eine Phänomenologie der Flugreise als Wahrnehmungsgeschichte des Fliegens bieten.

Dass Fliegen tiefgreifende Auswirkungen auf die *aisthesis* der Kategorie des *Raumes* hat, dürfte einleuchten, wenn man sich die durch das Flugzeug ermöglichte Überwindung irdischer Raumgrenzen und die mit dem Flugzeug verbundene technische Beherrschung des Luftraums vergegenwärtigt. Die Zentralperspektive und der sich am Horizont brechende irdische Blick werden bei der Flugreise hinfällig, die räumliche Perspektive *über* den Wolken ist tatsächlich eine von der darunter grundverschiedene, als sie nämlich den irdischen Raum verlassen hat, aus dem Luftraum heraus diesen jedoch zu überblicken vermag in einer Art von Grenzenlosigkeit, wie sie selbst der erhabenste irdische Punkt, etwa ein hoher Berggipfel, nicht oder nur ausschnittweise zu bieten vermag. Die aerielle Perspektive – also der durch das Flugzeug ermöglichte Blick aus dem Luftraum auf die Erde hinab – stiftet eine neue Art von Erhabenheit und Totalität, wie sie die Theoretiker des Erhabenen, Kant und Burke etwa, anhand der um 1790 aufkommenden Ballonfahrt im Rahmen ihrer Theorien zwar imaginieren, nicht jedoch die mit dem Fliegen als neuer Form von Mobilität einhergehende Allgegenwart und Gewöhnlichkeit dieses erhabenen Blicks von oben vorhersehen konnten: Der mit dem Fliegen verbundene technische Aspekt der eingenommenen Perspektive bleibt ihrem aus der ästhetischen Distanznahme geborenen Erhabenheitsdiskurs fremd, wenngleich sich beide Perspektivierungen, ästhetische Distanzierung und technische Zurüstung, reizvoll miteinander verknüpfen ließen.

In der Tat wird der irdische Raum mit dem Flugzeug gar nicht mehr erfahren, sondern lediglich überflogen. Landschaftliche Grenzen sind aus der Luft weder für den Blick noch für den Körper ein zu überwindendes Hindernis, man ist immer schon *darüber hinweg*. Stattdessen wird Landschaft in ihren natürlichen Strukturen, in ihren hervorstechenden Merkmalen und Verläufen, in ihrer Einzigartigkeit und Diversität von oben als Topographie überschaubar. Diese aerielle Perspektive hat Auswirkungen auf unser räumliches Selbstverständnis, die räumliche Vorstellungskraft, unseren Begriff von plötzlich im Flug überwindbar erscheinenden natürlichen und politischen Grenzen und die Diskurse der sogenannten natürlichen und politischen Geographie sowie den Charakter einer Mobilität, die als Flugreise – während des Flugs – nur noch das dynamische Unterwegssein kennt, während Anhalten, Stasis, Unterbrechung in der Luft unweigerlich zum Absturz infolge der Erdanziehungskraft führen würden:

The trajectories of movement mediated by the aeroplane have shaped and reshaped the projected dimensions of national, political and cultural forms. [...] the *affect* of the aeroplane has

Jan Röhnert

been the projection of feelings into the air, often a reflection of the aerial's subject's concerns and fears,³

schreibt Peter Adey in seiner reich belegten Studie *Aerial Life. Spaces, Mobilities, Affects*, die sich den Zusammenhängen von Raum, Technik und Menschenbild des Fliegens widmet.

Fliegen ist immer ein Überfliegen, das keinen festen Punkt zum Verharren bis auf die bewegliche Kapsel des Flugzeugs selbst mehr besitzt, das sich durch den Raum bewegt und damit von diesem für die Dauer des Flugs gelöst ist; es ist zugleich vollständig abhängig vom reibungslosen Funktionieren der technischen Voraussetzungen, die den Flug ermöglichen. Fliegen ist die am weitesten von der natürlichen Fortbewegung abgekoppelte Fortbewegungsart, die eines eigenen, komplett gegen den äußeren Luftraum abgeschlossenen Raumes bedarf, um zu funktionieren: Das Flugzeug als standardisierter Innenraum des Fliegens ist ein weiterer unverzichtbarer räumlicher Aspekt der Flugreise. Zugleich gehört als sein Pendant dazu ebenso notwendig der Raum, in dem sich das Flugzeug vor und nach dem Flug befindet, dessen es zum Starten, Abheben und Landen bedarf, nämlich der Flugplatz bzw. der Flughafen mit seiner spezifischen Architektur, die ein Netz global wiedererkennbarer Orte inmitten hochgradig diverser natürlicher und politischer Räume hervorgebracht hat: Keine Flugreise ohne die Flughäfen, die der Infrastruktur des Fliegens ihre räumliche Signatur verleihen. Für uns stellt sich dabei die Frage, wie dieser räumliche Aspekt des Fliegens – die Überwindung des irdischen Raums – nicht so sehr durch die erhabene ästhetische Distanz (die sich gleichwohl dabei einstellen kann), sondern durch die technisch ermöglichte, ja Normalität gewordene Bewegung im Luftraum (der abgekapselte Innenraum des Flugzeugs und der abgeschottete Aufenthaltsraum des Flughafens) wahrgenommen werden, wie sie kulturell und ästhetisch repräsentiert sind, welche Narrative sich mit ihnen verknüpfen, wie sie als Räume in Literatur, Film, bildender Kunst und andern Medien transformiert wiederkehren.

Ähnlich lässt sich die Kategorie der *Zeit* zur Phänomenologie der Flugreise ins Verhältnis setzen: In dem Maße, wie räumliche Grenzen im Vorgang des Fliegens hinfällig werden, werden auch zeitliche Grenzen außer Kraft gesetzt. Die Schnelligkeit des Fliegens bringt es mit sich, dass die Ortszeiten der natürlichen Geographie, in deren Rahmen sich alle übrigen Verkehrsmittel bewegen, für das Flugzeug kein Hindernis darstellen. Das Phänomen des Jetlags ist jedem Passagier bekannt, der schon einmal im Flug mehrere Zeitzonen überwunden hat; dabei spielt es keine Rolle, ob er mit oder gegen die voranschreitende Zeit, also ostwärts oder westwärts geflogen ist – die gleichermaßen mit unserem Raum- wie Zeitempfinden verknüpften

3 Peter Adey: *Aerial Life. Spaces, Mobilities, Affects*. Oxford et al. 2010, S. 81 [Hervorhebung im Original].

Himmelsrichtungen, die als Morgen, Mittag, Abend und Mitternacht über Jahrtausende die humane Chronotopographie konturierten, kommen für die technische Eigenzeit des Flugzeugs nicht in Betracht. Dennoch interferieren technische Eigenzeit des Flugzeugs und die damit nicht kompatible menschliche Zeitempfindung vor, während und nach dem Zeitraffer des Flugs permanent. Genau diese Interferenzen zwischen menschlicher und technischer Zeit sind Gegenstand der seit dem Aufkommen der Flugreise geführten Flugdiskurse – die sich primär aus dem Missverhältnis zwischen der Technik des Fliegens und der Qualität des menschlichen Wahrnehmungs- und Fortbewegungsapparates speisen –, welche zugleich eine erstrangige Quelle künstlerischer Darstellungen geworden sind.

Die hochgradig standardisierte Zeit des Airports wie des Flugzeugs sucht geradezu den Kontrast und die Brechung im Spiegel individueller Geschichten, Bilder und Vorstellungswelten. Dabei kann die Zeitstruktur der Erzählung direkt auf die Zeitstruktur der Flugreise verweisen, wie es zum Beispiel Marcel Beyer in seinen Lichtenberg-Poetikvorlesungen XX tut, die ihre Reflexionen über Authentizität, Stimme, Material und Ethos der Literatur im zeitlichen Rahmen einer Flugreise anstellen, während welcher sich der Ich-Erzähler zufällig in der Sitzreihe hinter der „berühmtesten deutschen Literaturkritikerin“⁴ und deren Lebensgefährten befindet, eine Konstellation, die überhaupt erst die während der ‚leeren‘ Zeiten zwischen den standardisierten Zeitmomenten einer Flugreise – Einchecken, Aufgerufenwerden, Einsteigen, Fliegen, Aussteigen, Auschecken – gemachten Überlegungen Beyers bzw. seiner autobiographischen Reflexionsfigur initiiert und vorantreibt. Die äußerlich ‚leere‘ Zeit des Fliegens, während der das Flugzeug die Distanz zwischen Abflug- und Landeflughafen überbrückt (in Beyers Fall zwischen dem *Dresden International Airport* und dem Flughafen Frankfurt/Main), wird dadurch zur eigentlich inhaltsreichen, tiefenscharfen Zeit, in der ein individueller Literaturbegriff heranreifen und sich gegenüber anderen Literaturbegriffen abgrenzen kann. Damit verhilft Beyer – mitten aus dem technischen Medium des Flugzeugs heraus und sich als dessen Nutznießer bekennend – verblüffenderweise der menschlichen Eigenzeit wieder zu ihrem Recht: Diese bricht sich zwar an den Strukturen, welche die Flugreise vorgibt, geht aber weder in diesen auf noch unterwirft sie sich diesen.⁵ Oder, um ein weiteres Beispiel aus der Literatur anzuführen, die leere Zeit der Flugreise wird plötzlich zum Initialmoment einer ganzen sich daraufhin entfaltenden Lebenszeit, wie dies in Judith Hermanns Roman *Aller Liebe Anfang* der Fall ist, wo die Protagonistin ihre Flugangst

4 Marcel Beyer: XX. Lichtenberg-Poetikvorlesungen. Göttingen 2015, S. 32.

5 Die Rolle des Fliegens für die Disposition des Erzählers, der zugleich Beobachter und Reflektor ist, sowie für die gesamte Konfiguration der den Rahmen der Poetikvorlesung umreisenden Geschichte, unterstreicht auch die schlichte Flugzeugvignette auf dem Titelblatt des Buches.

dadurch überwindet, dass sie ihre Hand in die des fremden Mannes neben ihr legt, der später ihr Mann werden soll.⁶

An dieser Stelle möchte ich zur phänomenologisch von jeher zentralen Kategorie des *Körpers* und deren Interferenzen mit den von der Flugreise vorgegebenen technisch-mobilen Strukturen übergehen. Der Kontrast zwischen der menschlichen Raum- und Zeiterfahrung und jenem permanenten Überschreiten der Raum- und Zeitschwellen während des Flugs braucht in diesem Zusammenhang nicht wiederholt zu werden (ist er doch als Grunderfahrung des Fliegens konstitutiv für die Phänomenologie einer jeden Flugreise und zieht sich wie ein roter Faden variierend durch die Erörterungen dieses Bandes), gehört aber unmittelbar zur Wahrnehmung der Körperlichkeit, welche durch die Flugreise permanent problematisiert wird, und zwar in vielfacher Hinsicht: *vor* dem Flug durch die elektronischen Mechanismen der Körpererfassung beim Check-In, die den menschlichen Körper auf eine potentielle Gefährdungsquelle hin reduzieren; und *während* des Flugs durch die Einschränkung des natürlichen Bewegungsapparates im Sitz der Maschine.

Mit der Metapher „The Aerial Body“⁷ verweist Peter Adey in seiner bereits angeführten Studie eindringlich auf diese durch die Flugreise bewirkten Transformationen körperlicher Selbst- und Fremdwahrnehmung. Wie reagiert der auf diese Art stigmatisierte und disziplinierte, an die Technik ‚auf Gedeih und Verderb‘ ausgelieferte Körper auf diese technische Beschneidung seines sensuellen Apparates? Was wird aus dem Körper im Lichte eines Elements – der Luft –, für das er, um sich körperlich ohne Bodenhaftung darin zu bewegen, gar nicht geschaffen ist; was machen die technischen Vorrichtungen, die ihm das Überstehen der Flugreise im feindlichen Element ermöglichen, aus und *mit* ihm und seiner Motorik, Organik und Sensorik? Hierauf gilt es vielfältige Antwortmöglichkeiten im Imaginären der Literatur und der übrigen Künste zu finden.

Die Kategorie der *Identität* lässt sich schwerlich getrennt von jener des Körpers betrachten, zugleich haben, nicht zuletzt im Kontext einer Phänomenologie der Flugreise, ebenso Raum und Zeit maßgeblichen Anteil am Selbst-Verständnis des fliegenden Subjekts. Der Flugreisende überwindet während seines Flugs Räume und Zeiten, die ihm auf dem Boden eine natürliche, unüberwindbare Grenze wären; damit bewegt sich auch seine Identität nicht mehr in diesen gleichsam natürlichen, nunmehr jedoch aufgehobenen terrestrischen Grenzen von Raum und Zeit, sondern wird im Flug, als Individuum potentieller – oder doch nur vermeintlicher? – Teilhaber einer dynamischen, multiperspektivischen, multilokalen, multinationalen, multikulturellen Identität: Die sich zwischen Räumen und Zeiten im Flug bewegende Identität ist ihrer Möglichkeit nach eine vielfache und eröffnet dadurch gerade für

6 Judith Hermann: *Aller Liebe Anfang*. Roman. Frankfurt/M. 2014.

7 Vgl. Adey: 2010, Kap. 2: „Birth of the Aerial Body“.

die künstlerische Imagination endlose Möglichkeiten des Spiels mit ihrer Konfiguration, Vervielfachung, Manipulation, Rekonfiguration usw. Wird diese durch die Flugreise eröffnete Möglichkeit einer fluktuierenden, nicht ‚festgestellten‘ Identität tatsächlich jedoch realisiert oder dem im Vergleich zur Fluggeschwindigkeit trägen und von seinen irdischen Funktionen suspendierten Wahrnehmungsapparat während des Flugs nur ‚versprochen‘?

Faktisch wissen wir, dass dem Versprechen einer heterogenen oder ‚heterotopen‘ Identität zum Trotz durch die technischen Raster der Flugreise Identität in einem Maße standardisiert und festgeschrieben wird, wie es homogener kaum denkbar ist – vor allem geschieht das, auch darauf verweist Adey, durch die Mechanismen der Passkontrolle, die Passagiere in potentielle Freunde und Feinde, Gegner und Willkommene unterteilt, Dazugehörige und Nichtdazugehörige, beispielsweise Schengen- und Nicht-Schengen-Angehörige, wie wir aus Erfahrungen eigener Flugreisen wissen: Damit korrespondiert überraschend die von Terrorkomplexen wie Al-Qaida oder IS beanspruchte ausschließliche, eindimensionale Identität, die ohne Ansehung der Individualität im Terrorakt die Attentäter zu Märtyrern stilisiert und die Opfer zu Ungläubigen herunterspielt. Zwischen diesen beiden Polen – dem Versprechen multipler Identitäten dank des Flugs und seiner Raum- und Zeitüberwindungen und der Zuschreibung einer genormten Identität in der anonymen politischen oder pseudoreligiösen *Feststellung* des Flugpassagiers – kann das Unterwegssein während der Flugreise einer Zerreißprobe gleichkommen, die den Spielraum des Ichs und seiner Selbstbehauptung ermittelt. Wie viel „Ich“ gestatten die Mechanismen der Flugreise dem Passagier eigentlich noch zu sein? Auch unter dieser Frage gilt es die ästhetischen und kulturellen Repräsentationen der Luftmobilität zu untersuchen, wobei wir jenen berühmten Schluss erst einmal offen lassen können, den vor über hundert Jahren jener Philosoph zog, nämlich Ernst Mach, nach welchem die Flugzeuggeschwindigkeiten benannt worden sind: „Das Ich ist unrettbar verloren“⁸ – vielleicht begegnet uns nur eine ganz *andere* Art von Ich im Dispositiv der Flugreise wieder.

Diese Diagnose betrifft ebenso die letzte von Assmann eingeführte kulturwissenschaftliche Kategorie, das *Gedächtnis*. Sind Flughäfen – und analog die Flugzeuge, die dort starten und landen – wirklich nur die gedächtnislosen, dem absoluten Jetzt und Hier geweihten, funktionsbestimmten, global identischen „Nicht-Orte“, als welche der französische Kulturphilosoph Marc Augé sie in seiner gleichnamigen Studie neben ähnlich anonymen, funktionstragenden Orten einer globalisierten Verkehrsarchitektur wie Tankstellen, Hostels, Shoppingmalls, Autobahnen und Raststätten

8 Ernst Mach: Die Analyse der Empfindungen und das Verhältnis des Physischen zum Psychischen. Darmstadt 1991, S. 20.

beschreibt?⁹ Der zeitgenössische Flughafen mit seinen integrierten Shoppingzonen, seinen digitalen Körper- und Identitätsscans an den Check-Ins und der nichts über die konkrete Welt jenseits des Flughafens verratenden, überall wiedererkennbaren Architektur dürfte für Augé der Nicht-Ort oder „non-lieu“ schlechthin sein, ein von seiner Umgebung losgelöster Ort ohne Geschichte und Gedächtnis, in dem es um die reibungslose elektronische Abfertigung der Passagiere kombiniert mit ökonomischer Profitmaximierung geht – das Individuum ist Kunde, Passagier und mögliche Gefahrenquelle; als einzelner Reisender mit einer spezifischen Biographie und Erinnerung kommt er nicht in Betracht. Ähnliche Schlüsse in Bezug auf das Verschwinden des Subjekts kennen wir aus der Beschleunigungskritik des Dromologen Paul Virilio.

Die Frage bleibt: Stimmt all dies in der Ausschließlichkeit, wie es uns die Perspektive des Pariser *rive gauche* weismachen will, oder ist das nur die eine Seite der Medaille eines weltumspannenden und von uns allen genutzten Luft- und Warenverkehrs, den man kritisieren kann und muss, der aber anders schwerlich funktionieren würde? Zumindest stimmt es in der apodiktischen Ausschließlichkeit von Augés Unterscheidung zwischen ‚lieu‘ und ‚non-lieu‘ nicht, dass Flughäfen keine Geschichte hätten und die Flugreise nur in der absoluten Jetztzeit stattfände; allein die Passagiere tragen als Individuen wie als kollektive Masse mehr oder weniger unbewusst all ihre Gefühle, Ängste und Erwartungen gegenüber dem Fliegen zum Flughafen und in die Maschine mit hinein; jede Flugreise wiederholt, hinter den Zurüstungen des Komforts versteckt, tiefenpsychologisch gesprochen immer auch archetypische Flugvorstellungen des kollektiven Gedächtnisses in uns, die weit ins Mythologische hinabreichen, wo Figuren wie Dädalus oder Phaeton die entsprechende Imagologie liefern.

Und es stimmt keineswegs, dass Flughäfen und Flugzeuge global austauschbar seien und keine Geschichte hätten; jeder Flughafen hat neben der tatsächlich identischen Funktionsarchitektur individuelle Charakteristiken und vor allem: einen Namen, wie ihn auch jedes Flugzeug trägt. Wir wissen, wie das deutsche kollektive Gedächtnis beispielsweise bei der Nennung des Flugzeugnamens „Landshut“ oder des Flughafens „Mogadischu“ anspringt, und es ist alles andere als beliebig, ob ich auf einem Flughafen lande, der nach Franz Josef Strauß, Imam Khomeini oder John F. Kennedy benannt ist – die Namen der Flughäfen liefern diesen Orten bereits eine ganz bestimmte Aura, auch wenn sie diese als funktionsbestimmter Ort selber nicht besitzen sollten; schon aufgrund der Namensgebung breitet sich um Flughäfen und Flugzeuge herum ein kollektives wie auch individuelles Gedächtnis aus, das in den kulturellen und ästhetischen Repräsentationen der Flugreise, mit denen sich

9 Marc Augé: *Nicht-Orte*. Aus dem Französischen von Michael Bischoff. Mit einem Vorwort Marc Augés zur Neuausgabe. München 2010 [zuerst unter dem Titel *Non-Lieux* ersch. Paris 1992].

die Beiträge beschäftigen, eine entscheidende Rolle spielt. Es ist beispielsweise alles andere als unwichtig, dass Chris Markers Filmerzählung *La Jetée* am Pariser Flughafen Orly spielt, einer Art Lufttor zum Mythos der Seinemetropole und der in ihr monadisch verkapselten Moderne, oder dass in Wim Wenders' *Himmel über Berlin* Peter Falk ausgerechnet über dem geschichtsträchtigen Flughafen Tempelhof einschwebt.

Eine *Airport*- oder eine *Airplane Novel* sind eigentlich keine Genrebezeichnungen, sondern aus dem britischen Englisch stammender kulturjournalistischer Slang für die Art von eher leicht konsumierbaren Büchern, die es an Flughäfen zu kaufen gibt, um die vermeintlich ‚leere‘ Zeit zwischen Abflug und Landung ‚totzuschlagen‘, die Art von leichter Literatur also, von welcher der Buchhandel annimmt, Passagiere würden sie auf Flugreisen zu lesen bevorzugen. Was das konkret für ein Spektrum von Werken umfasst und wie der Buchhandel zu seinen Vorannahmen über den Zusammenhang von Fliegen und konsumierter Literatur kommt, wäre eine eigene Überlegung wert, der wir hier nicht nachgegangen sind.

Man könnte das Label *Airport Novel* aber auch noch anders auffassen und es auf jene Art von Werken übertragen, die zentraler Gegenstand des vorliegenden Bandes sind: Werke, in denen vom Fliegen, von Flugreisen und Flughäfen in unterschiedlichen Zusammenhängen die Rede ist, die ein Schlaglicht auf die Phänomenologie der Flugreise in ihren historischen, soziologischen, ästhetischen Dimensionen werfen oder mit den von ihnen entworfenen Bildern und Vorstellungen selber zu dieser Phänomenologie beitragen und beigetragen haben. Es handelt sich sowohl um Blicke auf kanonische Texte und Autoren (einschließlich Filmen, Musik, bildender Kunst), aber vielleicht aus einer neuen Perspektive und neuartigen Fragestellungen beleuchtet, als auch um genuin neu zu Entdeckendes – so wird in Einzelbeiträgen u.a. auf Franz Kafkas *Aeroplane von Brescia* (Annika Klanke), Ernst Jünger (Christophe Fricker), Antoine de Saint-Exupéry (Carolin Bohn), Lion Feuchtwanger (Christian Wiebe) oder Ingeborg Bachmann (Jessica Martensen) eingegangen, die literarische Vorgeschichte des Fliegens in Darstellungen der Ballonfahrt bei Jean Paul (Jörg Paulus) und der polnischen Literatur (Jadwiga Kita-Huber) untersucht, es werden heroische Narrative aus den ersten Jahrzehnten der Luftfahrt vorgestellt und kontrastiv diskutiert (Andreas Kramer; Christian Kehrt; Jan Brandt), die wiederum zu Narrativen des Fliegens, wie sie in späteren Jahrzehnten bis hin zur Gegenwart und in anderen Medien oder intermedialen Konstellationen anzutreffen sind, einen diametralen Kontrast stiften – von amerikanischen Katastrophenfilmen (Rüdiger Heinze), den italienischen *Exploitation*-Filmen der 1970er Jahre (Christoph Seelinger) über das Kino Wim Wenders' (Martin Bulka), Bilder vom Airport in der Lyrik (Jan Röhnert), populärer Essayistik und Experimentalfilm bis hin zur Frequenz des Fliegens in der Populärmusik (Dietmar Elflein) oder in Kinder- und Jugendbüchern der DDR (Johanna Bohley). In ihren vielfachen Wechselwirkungen ergeben faktische Dispositionen und imaginäre Zuschreibungen der Flugreise erst jene komplexe

Jan Röhnert

Phänomenologie des Luftverkehrs (Asmus Trautsch; Marie Heuser), die uns nicht als fertige Wesensschau, Theorie oder Formel begegnet, sondern die – zumindest im Rahmen der Intentionen und Möglichkeiten dieses Bandes – nur in der Summe einander ergänzender Einzelfacetten erfahrbar ist, die also ein Panorama hervorbringen, das sich in seiner dem Gegenstand eigenen Dynamik vor einem heute vielfach bedrohten und aus unterschiedlichster Seite in Frage gestellten Horizont entfaltet.

Die Vielfalt der hier vorgestellten, Theorie, Motiv und Geschichte der Flugreise umkreisenden Beiträge möchte, wenn das nicht als zu idealistisch zurückgewiesen werden mag, vor allem eines unterstreichen: die Offenheit dieses Horizontes in hermeneutischer, empirischer und analytischer Hinsicht, denn erst in dieser Offenheit kommen die phänomenologischen Grundnarrative des Staunens, der Neugier, der Wahrnehmung und der Erfahrung zur Sprache. Sie erzählen die Geschichte des Fliegens nicht völlig neu, aber sie zeigen, dass es nicht die *eine* Erzählung, sondern viele, einander sich ergänzende Erzählungen vom Fliegen gibt, die kaleidoskopisch mitschreiben an der nicht abgeschlossenen, nicht abschließbaren Phänomenologie der Flugreise. Die Leser sind eingeladen, darin einzusteigen und vom anfänglichen Überfliegen einzuschwenken auf die einzelnen Schlaglichter, die wir dieser Phänomenologie zu geben suchen.¹⁰

Braunschweig, im Herbst 2019

10 Ich danke Robert Hain für die unverzichtbare Mithilfe bei Gestaltung und Korrektur dieses Bandes.

Asmus Trautsch (Berlin)

Bodenlos sicher • Phänomenologie der Flugreise

What thoughts are his in the high air¹

Fliegen war über Jahrtausende Phantasie und ist zur alltäglichen Erfahrung für Milliarden Passagiere geworden.² Auch wenn keine Rede davon sein kann, dass die rechtlichen und sozialen Zugangsbarrieren zu Flugreisen global niedrig oder die ökonomischen Chancen zur Teilnahme am Flugverkehr gerecht verteilt wären, ist eine Reise mit einem Jet heute weder ein Abenteuer noch allein ein Privileg wohlhabender Schichten mehr.³ Motorisiertes Fliegen ist von einer Pionierleistung Anfang des 20. Jahrhunderts zu einer alltäglichen Dimension der technomorphen Lebenswelt im 21. Jahrhundert geworden. Sehr wahrscheinlich wird sie es – trotz der ökologischen Kosten des Flugverkehrs – bleiben, solange sich kein alternatives Verkehrsmittel für die schnelle Überbrückung weiter Entfernungen durchsetzt oder es zu einem gesellschaftlichen Wandel kommt, der auf den zügigen Ferntransport von Menschen verzichtet. Denn darum geht es bei der zivilen Luftfahrt vornehmlich: *Körper über weite Räume sehr schnell* zu bewegen.⁴

Ist die Erfahrung des Fliegens aufgrund ihrer Inklusion in die alltägliche Lebenswelt der Moderne mit ihren charakteristischen Beschleunigungseffekten daher nur

- 1 E. Vine Hall: The Airman (Vers 1). In: Rupert De la Bère (Hg.): Icarus. An Anthology of the Poetry of Flight. B. London 1938, S. 132. Dieser Aufsatz ist Christel Robinow, Danielle Mussman sowie in memoriam Thomas Robinow gewidmet – den professionellen Fliegern in meiner Familie.
- 2 Vgl. Wolfgang Behringer und Constance Ott-Koptschalijski: Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik. Frankfurt/M. 1991, S. 21–146. Zur oft differenzierungsarmen Rede vom ‚Traum vom Fliegen‘ in kulturhistorischen Schriften vgl. Natascha Adamowsky: Das Wunder in der Moderne. Eine andere Kulturgeschichte des Fliegens. München 2010, S. 65 ff.
- 3 2017 gab es mit 4,1 Mrd. Reisenden weltweit so viele Fluggäste wie noch nie zuvor (+7,1 % gegenüber dem Vorjahr): International Civil Aviation Organization: Continued passenger traffic growth and robust air cargo demand in 2017, <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Continued-passenger-traffic-growth-and-robust-air-cargo-demand-in-2017.aspx> (letzter Zugriff: 17.01.2018).
- 4 Waren können oft deutlich kostengünstiger mit anderen Transportmitteln wie Frachtern, Güterzügen und Lastern transportiert werden; zudem wird das digitale Herstellen per 3D-Drucker die Supply Chain revolutionieren und auch Logistik und Transport durch Frachtflugzeuge reduzieren bzw. zum Teil überflüssig machen. Der Transport von Informationen benötigt durch elektrische und optische Signale ohnehin keine Flugzeuge wie noch die Luftpost vor der elektromagnetischen Kommunikation. Wissenschaftliche Observanz wird zudem immer mehr durch Satelliten und ferngesteuerte Flugobjekte wie Drohnen vorgenommen.

historisch interessant?⁵ Sofern eine Erfahrung, die historisch neu, ja beispiellos war, allzu vertraut wird, kann es philosophisch lohnend sein, sie phänomenologisch zu beschreiben, um ihre Voraussetzungen und Wirkungen auf die Erfahrungssubjekte zu begreifen. Ich möchte diese Subjekte – konkret: Reisende in Jets, weniger das Bordpersonal und die Piloten – in den Blick nehmen und die Erfahrung einer Flugreise mit Blick auf konträre Begriffe so beschreiben, dass ihre strukturelle Ambivalenz erkennbar wird. Denn sie ist das Signum der Flugreise als einer typisch modernen Erfahrung.

1. Fliegen als Vorstellung gesteigerter Bewegungs- und Wahrnehmungsfreiheit

Fliegen ist ein evaluativer Begriff, insofern er von Vorstellungen der Freiheit geladen ist. Die Assoziationen von freier Bewegung über jede Form natürlicher und künstlicher Grenzen und Barrieren, das Entkommen von Lasten und Sich-Erheben über Hindernisse ist in die Imagination des Fliegens und der Levitation seit ihren mythischen Narrativen eingeschrieben. Zumindest *vor* der Verbreitung der zivilen Luftfahrt handelte es sich beim ‚Fliegen‘ auch um eine absolute Metapher für ein lange Zeit als utopisch geltendes Maß an Bewegungsfreiheit, also im Sinne Hans Blumenbergs um einen Ausdruck, der sich gegenüber dem Ausgedrückten, meist einer unsinnlichen Idee – wie der von (unbeschränkter) Freiheit –, so verselbständigt hat, dass er sich nicht in Begriffen auflösen lässt.

Die berühmteste mythische Phantasie des Fliegens in der europäischen Tradition, die dem modernen Flugdiskurs Pate stand, ist jedenfalls die einer Befreiung: Der mythische Erfinder Daidalos und sein Sohn Ikaros flohen aus der Gefangenschaft des Königs Minos auf Kreta mit von Daidalos gebauten Flügeln. Fliegen heißt für sie, Bewegungsfreiheit und, wie Ovid schildert, auch neue Wahrnehmungsfreiheiten aus der Vogelperspektive zu erlangen.⁶ Die dramatisch gesteigerte Bewegungsfreiheit geht mit dem Aufschluss neuer perzeptiver Möglichkeiten in der Imaginationsgeschichte des Fliegens einher.

Als der motorisierte Flug 1903 zum ersten Mal durch die Gebrüder Wright gelang, schien eine neue Stufe der Freiheitsentwicklung erreicht zu sein. Man konnte, obwohl ‚schwerer als Luft‘, sich in diese erheben und in ihr viel wendiger navigieren als noch im von Winden getriebenen Heißluftballon, zugleich vertikal unheimlich flexibel und schnell verglichen mit dem Schiff. Der Ingenieur Alex Büttner schrieb 20 Jahre später, dass sich dadurch ein „Jahrtausende alter Traum“ erfüllt habe, „sich frei in die

5 Vgl. zur Moderne als Beschleunigungsepoche Hartmut Rosa: Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Frankfurt/M. 2005.

6 Publius Ovidius Naso: *Ars amatoria* 2, V. 21–98; *Metamorphosen* 8, V. 183–235.

Lüfte schwingen zu können, [...] losgelöst von den Fesseln der Erdschwere“.⁷ Der italienische Dichter Gabriele D’Annunzio, der den ersten Flugroman *Forse che sì, forse che no* (1910) schrieb und selbst enthusiastischer Pilot war, fantasierte sein Bild des Übermenschen als ein von allem freier Mensch ins Flugzeug, mit dem dieser Zeit und Raum und Schwere überwinde: „Die Natur senkte eine ihrer Schranken nach der andern.“⁸ Der Beginn der motorisierten Luftfahrt zur Jahrhundertwende ist überall mit einem Gewinn an Vertrauen in die eigene Selbstbestimmung bzw. technologische Selbstbewegung verbunden gewesen, deren geradezu exponentielle Wachstumskurve mit dem Steigflug der motorisierten Flugzeuge zu korrespondieren scheint.⁹

Aus diesem Freiheitsbewusstsein heraus konnte die Welt auch im *aerial view* neu, frei von horizontalen Hindernisse wahrgenommen – und fotografiert werden. Schon kurz nach der Erfindung der Fotografie fertigte der Fotograf und Ballonfahrer Nadar (Gaspard-Félix Tournachon) vertikale Luftbilder von Städten und Landschaften an, um freie Sicht bemüht.¹⁰ Nicht nur in den Mythen der alten Hochkulturen, in Märchen und Gedankenexperimenten, auch in der Moderne blieb also die Vorstellung vom Fliegen „mit neuen Raumerfahrungen, Bewegungsoptionen und Wahrnehmungsmöglichkeiten“¹¹ verbunden, d.h. mit der Erweiterung der Bewegungs- und der Wahrnehmungsfreiheit:

Mit anderen Anschauungen werden die Menschen, die fliegen können, das Weltgeschehen betrachten. Freie, aufrechte Menschen werden es sein, gewohnt, aus schwindelnder Höhe ruhig herabzublicken, weit zu blicken, gewohnt, schnell zu sehen und schnell zu handeln. Zu solchen Steigerungsformen wird die Flugmaschine führen.¹²

-
- 7 Alex Büttner: Menschenflug. Ballon, Luftschiff, Flugzeug und Segler in Wort und Bild. Stuttgart 1924, S. 8.
- 8 Gabriele D’Annunzio: Vielleicht, vielleicht auch nicht. Leipzig 1910, S. 55. Vgl. dazu Felix Philipp Ingold: Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909–1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur. Frankfurt/M. 1978, S. 28–49.
- 9 Vgl. Sabine Höhler: Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880–1910. Frankfurt/M. 2001. Vgl. Adamowsky 2010, S. 59 ff.
- 10 Das Interesse an der Luftperspektive war nicht nur ästhetisch, sondern von Anfang an auch militärisch: Nadar machte die ersten Luftaufnahmen der Kriegsgeschichte, als er 1859 auf Befehl Napoleons III. bei der Schlacht von Solferino, die den sardisch-österreichischen Krieg beendete, in einem Ballon aufstieg und die Stellungen der verfeindeten Österreicher aufnahm (Ludwig Darmstaedter/René du Bois-Reymond/Carl Schaefer (Hg.): Handbuch zur Geschichte der Naturwissenschaften und der Technik. Berlin/Heidelberg 1908, S. 591). Ein Jahr zuvor hatte er bereits das Dorf Petit Bicêtre (heute: Petit-Clamart) und Paris aus einem Ballon aufgenommen (David Mattison: Aerial Photography. In: John Hannavy (Hg.): Encyclopedia of Nineteenth-Century Photography. New York/London 2008, S. 12–15, hier S. 12).
- 11 Adamowsky 2010, S. 50.
- 12 N. Stern: Die Bedeutung der Flugmaschine für Verkehr, Sport und Kultur. In: Hans Dominik (Hg.): Die Eroberung der Luft. Ein Handbuch der Luftschiffahrt und Flugtechnik. Nach den

In den Jahrtausenden vor der Wende zum 20. Jahrhundert war das Fliegen allein eine mal technologische, mal mythisch-bildliche, mal philosophisch-theologische Imagination. Das Bild völliger Bewegungsfreiheit von beflügelten Wesen oder von Menschen auf bzw. in fliegenden Tieren und Automaten entstammte der Einbildungskraft und holte so formal seine semantische Dimension ein. Denn mit der Phantasie des Fliegens wurde der tellurische Bereich körperlicher Bewegung und Wahrnehmung, der immer ein Transzendieren des räumlichen *Status Quo* bedeutet, selbst als Ganzer transzendiert.¹³ Die Vorstellung zu fliegen bewegte sich aus der gegebenen natürlichen Einstellung eines an den aufrecht stehenden Körper gebundenen Gesichtsfelds und steigerte damit die körperliche Bewegung, die immer ein Verschieben der eigenen Körpergrenze im Raum bedeutet, ins Vertikale.¹⁴ Dabei ist der Metapher des Fliegens eine Steigerung bis zur Utopie eingeschrieben gewesen. Denn das Phantasma, fliegen zu können, das im Traum mit der Lust der Anstrengungslosigkeit über weite Räume gelingt,¹⁵ erlaubte die Vorstellung einer Überwindung nicht nur bestimmter, sondern letztlich aller Hindernisse der irdischen Fortbewegung wie Flüsse, Meere, Wüsten oder Gebirge – bis hin zur Begrenzung durch das Irdische, d.h. den Körper, selbst.¹⁶ Der ‚Traum vom Fliegen‘ ist daher auch ein Phantasma von Freiheit und Macht, von Können und unbegrenztem Leben. So ist der menschliche Flug, sei es in mythischer oder künstlerischer Phantasie, sei es als technologischer Versuch, sowohl als Hybris – als unerlaubte Transgression in die Sphäre der gegenüber allen irdischen Barrieren erhabenen Götter – als auch als seelische und legitime Ankunft bei ihnen imaginiert worden.¹⁷ Der Vorstellung vom

neuesten Erfindungen und Erfahrungen gemeinschaftliche dargestellt für alt und jung. Stuttgart/Berlin/Leipzig 1909, S. 422–436, hier: S. 436 (zit. nach Adamowsky 2010, S. 246 f.).

- 13 Das gilt schon für Basishandlungen wie Kopfwenden und Armheben. Zum Begriff Basishandlung, die nicht als Mittel fungiert, um andere Handlungen auszuführen, siehe Arthur C. Danto: *Basic Actions*. In: *American Philosophical Quarterly* 2 (1965), S. 141–148.
- 14 Das anthropologische Bedürfnis nach Freiheit und Transzendenz hat Mircea Eliade bis in Vorstellungen magischer Flüge verfolgt, die bis in die Jungsteinzeit zurückreichen: *Mythen, Träume und Mysterien*. Salzburg 1961, S. 144 ff.
- 15 Zur erotischen u.a. Traumdeutung des Fliegens siehe Behringer/Ott-Koptschalijski 1991, S. 484 ff.
- 16 Zur ‚Ék-stasis‘ als Entfliegen der Seele aus dem Körper siehe Behringer/Ott-Koptschalijski 1991, S. 42 ff.
- 17 In den Bildern der philosophischen und religiösen Einbildungskraft konnte die Seele zum himmlischen Sitz der Götter oder des monotheistischen Gottes fliegen. Es ließe sich in der vergleichenden Religionswissenschaft eine reichhaltige Geschichte des Göttlichen und Diabolischen als Ausdruck und Ermöglichung (für Auserwählte) von Bewegungsfreiheit gegenüber physischen Hindernissen bis zu dem des endlichen Körpers selbst schreiben. In sie müssten neben zahlreichen Beispielen für fliegende Götter, Heilige, Propheten, Schamanen, Magier, Engel, Teufel, Priester, Hexen, sakralisierter Herrscher, Trickster-Gestalten u.a. der Flug des sumerischen Königs Etana und der Enkidu auf der Wolke des Sonnengotts aus dem Gilgamesh-Epos, der Exodus der Israeliten durch das sich auftuende Rote Meer, die Himmelfahrt des Elija, der Berge versetzende Gott Israels, Jesu Gang über den See Genezareth und seine Auferstehung, die Himmelfahrt des Propheten

Fliegen eignet daher nicht nur ein utopisches Moment, sondern immer auch eines der Ambivalenz.¹⁸

Theoretische und praktische Bewegungsfreiheit durch metaphorisches Fliegen gleichen sich strukturell in der (ambivalenten) Überwindungsfähigkeit von Hindernissen. Entsprechend ist auch das philosophische Denken mit dem Fliegen als Metapher für die gedankliche Bewegungsfreiheit, die das Vertraute infrage stellt, sich von unbegründeten Meinungen löst und zu neuen gedanklichen Orten aufbricht, seit der Antike konnotiert worden. Wie die Seele, das Denkkorgan, bei Platon zu fliegen vermag, was ihrer Verwandtschaft zum Göttlichen entspricht,¹⁹ so können auch in der Renaissance nur freie, gleichsam den scheinbaren Evidenzen der homogenen Tradition des ptolemäischen Weltbilds bis ins Extraterrestrische davonfliegende Geister zu philosophisch neuen Erkenntnissen gelangen. Ein Motor des Erkennens ist die fliegende Imagination des experimentellen Denkens, das dem irdischen Standpunkt davonfliegt: „Wenn du dich in Gedanken bewegen kannst, / dann geh’ zu den Orten, wohin die Füße nicht tragen, / geh’ zu entfernten Sternen und lerne all ihre Welten kennen“,²⁰ dichtete Giordano Bruno am Beginn von *De immenso* von 1591. „Den Flug / des Denkers hemme ferner keine Schranke“,²¹ for-

Mohammed, Gautama Buddhas Flug vom ‚Dach der Welt‘, schamanische Himmelfahrten, die Auferstehung der Toten am Ende der Zeit bzw. nach dem Tode im Alten Ägypten, im Judentum, Christentum, Islam und Zoroastrismus, die Theorie der Metempsychose der Pythagoreer, die Fahrt des den Himmel durchfliegenden Seelenwagens aus Platons *Phaidros* und sein Fortleben im Neuplatonismus, die mystische Lösung der Seele vom Körper oder die Reinkarnation im Hinduismus, Buddhismus und der Kabbala ebenso Erwähnung finden wie Herakles’ Gang in die Unterwelt und all die gefiederten Fabelwesen wie Pegasus oder Phönix und die Verwandlungen in der griechisch-römischen Mythologie, mit denen Götter sämtliche geographischen, politischen oder kulturellen Grenzen im Nu überwinden und – wie Zeus als Goldregen – in wirkliche Kerker und weibliche Körper dringen oder in das metaphorische „Gefängnis“ der Seele, den Körper (Platon: Kratyls 400c, vgl. Phaidros 250c), wirken können, wie der richtende Gott Israels, der „Herz und Nieren“ prüft (Psalm 7, 10; Jeremias 12, 20; 17, 10; Offenbarung 2, 23).

18 Vgl. Adamowsky 2010, S. 68 ff.

19 Vgl. zu diesem Motiv im Mythos Behringer/Ott-Koptschalijski 1991, S. 26 ff.

20 Giordano Bruno: Das Unermessliche und Unzählbare (*De Immenso et Innumerabilibus*), Buch I. Preißenberg 1999, S. 23; zitiert nach Marie-Luise Heuser: Transterrestrik in der Renaissance – Nikolaus von Kues, Giordano Bruno und Johannes Kepler. In: Michael Schetsche und Martin Engelbrecht (Hg.): Menschen und Außerirdische. Kulturwissenschaftliche Blicke auf eine abenteuerliche Beziehung. Bielefeld 2008, S. 55–79, hier: S. 63. Heuser zeigt, wie das philosophische Denken sich vom Standpunkt der Erde löst, um eine neue Perspektive auf sie und den Kosmos zu gewinnen. Das Steigerungsmoment des freien Fliegens, das mehr Freiheit erobert, spielt vor allem bei Bruno eine Rolle (ebd. S. 64).

21 Friedrich Schiller: Don Karlos, III. Akt, 10. Auftritt, V. 3896–3898. Die Passage war in der langen Erstausgabe von 1787 enthalten und wurde später von Schiller gekürzt (In: Nationalausgabe, Band VI, S. 193).