

Jan Röhnert (Hg.): Die Phänomenologie der Flugreise. Wahrnehmung und Darstellung

Köln: Böhlau 2020, 310 S., ISBN 9783412500849, EUR 45,-

Den in drei Kapitel unterteilten, 19 Beiträge versammelnden Band dominieren literatur-, filmwissenschaftlich und philosophisch orientierte Beiträge. Es kommen aber auch Vertreter_innen der Musikwissenschaft sowie der Wissenschafts- und Technikgeschichte zu Wort.

Eine uneingelöste Wünsche nach sich ziehende Unsicherheit kommt darin zum Ausdruck, dass der Untertitel den Gegenstandsbereich weiter fasst als der Haupttitel. Wenn dann Beiträge wie derjenige von Johanna Bohley zur „Kinder- und Jugendliteratur der DDR“ auch noch Flüge ins All thematisieren, fragt man sich, ob es dem Band in historischer wie systematischer Hinsicht nicht gutgetan hätte, sich thematisch zu beschränken.

In seinen einleitenden Überlegungen im ersten Kapitel „Zur Phänomenologie des Fliegens“ steckt der Herausgeber souverän insbesondere den Theorierahmen des Bandes ab. Im Anschluss geht Asmus Trautsch auf beeindruckende Weise den diversen „strukturelle[n] Ambivalenz[en]“ (S.22) nach, denen sich Flugreisende ausgesetzt sehen. Punktueller ist der Blick von Marie-Luise Heuser ausgerichtet, die sich fundiert, doch an der ‚Messlatte‘ Raumfahrt auch hart urteilend, mit Husserls „Phänomenologie des Fliegens“ (S.45) auseinandersetzt. In Ergänzung zu diesen drei Beiträgen

hätte man sich gut einen Beitrag zur Geschichte des (vertikalen) Blicks und dessen medialen Inszenierungen – Stichworte: Alpinismus seit der Mitte des 18. Jahrhunderts; Bergfilm – bis zum „*aerial view*“ (S.23) vorstellen können.

Das zweite, Phänomenologie zuweilen weit auslegende, Kapitel „Flug-Diskurse“ eröffnet ein bemerkenswerter Beitrag von Jörg Paulus, der sich mit dem Wort ‚Flugreise‘, mit einschlägigen Briefen von beziehungsweise zwischen Carl Friedrich Gauß und Farkas Wolfgang Bolyai und mit Gauß‘ Jean Paul-Rezeption beschäftigt. Näheres Interesse verdient auch Jadwiga Kita-Hubers informativer Beitrag über die Verhandlung der ersten Ballonfahrten, insbesondere in polnischer ‚Höhenkamm‘-Poesie des ausgehenden 18. Jahrhunderts. Das gilt grundsätzlich auch für die Beiträge von Christan Kehrt, der anhand einer „Arktisreise des Luftschiffs LZ 127“ (S.95) den Motiven, Interessen und Wahrnehmungs- und Darstellungsformen von Wirtschaft, Wissenschaft und Medien nachgeht, von Jan Röhnert, der die „Bandbreite an filmischen und literarischen Imaginationen“ des Flughafens als „Transitraum“ (S.124) entfaltet, sowie für denjenigen von Christoph Seelinger, der perspektivenreich Produkte des Filmgenres „Mondo“ und dessen Filiationen ana-

lysiert. Hingegen überrascht es, dass der materialreiche Beitrag von Dietmar Elflein über populäre Musik die Texte selbst berühmter Lieder weder analysiert noch kontextualisiert und mit irreführenden Kapitelüberschriften operiert. Einige Themen, die in diesem Diskurs-Kapitel von Interesse gewesen wären, sind im Übrigen beispielsweise „Fliegen und Militarismus“, „Flugpionierinnen“, „Mythos Stewardess“ und „reale Flugzeugkatastrophen“, aber auch „Fallschirmspringen“, „Futurismus“ (*Aeropittura, Aeropoesie*) sowie „Fliegen und Hörspiel“.

Im dritten Kapitel „Fallstudien“ spielt das 19. Jahrhundert mit thematisch herausragenden Texten wie Adalbert Stifters *Der Condor* (1840) oder diversen Romanen Jules Vernes leider keine Rolle. Annika Klankes feinspüriger Beitrag über die „Verteilung des Blicks“ und deren „Diskursivierung“ (S.170) in Kafkas *Die Aeroplane in Brescia* (1909) überschätzt freilich die Neuheit des dort präsentierten „Perzeptionsmodus“ (S.170). Andreas Kramers forschungsinnovativer Beitrag zeigt, wie aktuell der vernachlässigte Alfons Paquet ist, geht bei ihm doch „neusachliche Technik- und Mobilitätsemphase mit einer geistigen Zukunftsorientierung“ und einem Beharren „auf der Einheit der Moderne“ (S.185) einher. Nur in Teilen überzeugen können im Anschluss die Beiträge von Jan Brandt (über

Heinrich Hauser), Christian Wiebe (über Lion Feuchtwanger) und Carolin Bohn (über Antoine de Saint-Exupéry), da sie zu biographisch oder motivgeschichtlich fragen beziehungsweise, terminologisch jargonlastig, zu sehr auf „Paradigmenwechsel“ (S.229) erpicht sind. Christophe Frickers Beitrag über Ernst Jünger hingegen kann für sich gewinnen, weil er detailliert aufzeigt, wo Jünger „wenig originell“ und wo „seine intellektuelle Positionierung eigenständiger“ (S.253) ist. Lesenswert ist auch der Beitrag über Ingeborg Bachmann von Jessica Martensen, die Bachmanns Reflexionen auf das Fliegen mit ihrem und Robert Musils utopischem Denken in Verbindung bringt. Die beiden den Band beschließenden Beiträge gehen der Ästhetik beziehungsweise „Ästhetisierung“ der „Flugzeugkatastrophe in Spielfilmen“ (S.275; Rüdiger Heinze) und Mobilitätsweisen in Wim Wenders' *Bis ans Ende der Welt* (1991) nach (Martin Bulka). Heinzes Beitrag gibt einen Überblick und nennt viele Titel, ist aber keine Fallstudie. Da dem Flugzeug bei Wenders keine besondere Rolle zukommt, wäre hier ein (den von Seelinger ergänzender) Beitrag beispielsweise über Bernhard und Michael Grzimeks *Serengeti darf nicht sterben* (1959) sicherlich aufschlussreicher gewesen.

Günter Helmes (Schärding)