

Judith Keilbach; Alexandra Schneider

Einleitung: Flugbilder

2009

<https://doi.org/10.25969/mediarep/1626>

Veröffentlichungsversion / published version

Sammelbandbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keilbach, Judith; Schneider, Alexandra: Einleitung: Flugbilder. In: Judith Keilbach, Alexandra Schneider (Hg.): *Fasten your seatbelt! Bewegtbilder vom Fliegen*. Münster: LIT 2009 (Medien'welten. Braunschweiger Schriften zur Medienkultur), S. 7–10. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/1626>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - Share Alike 3.0 License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

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 postherosischen 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