

# FLUGBILDER IN KATASTROPHENFILMEN ODER: WIE DAS KINO DEN MENSCHEN DEN TRAUM VOM FLIEGEN ZURÜCKGIBT

Im folgenden Beitrag geht es darum zu zeigen, dass sich der alte Traum vom Fliegen, von den »echten« Flugzeugen, »echten« Flugplätzen, »echten« Stewardessen und »echten« Startbahnen, im Laufe der Zeit wegbewegt hat. Und dass dieser alte Traum schon bald darauf im Kino eine neue Bleibe gefunden hat. Und seit dem fragt sich das Kino »Kann ich wirklich fliegen?« Die Idee von einer Wanderschaft des ›Traums vom Fliegen‹ wird von Edgar Morin in *Le cinéma où l'homme imaginaire* (1956) angesprochen. Auf Morins Überlegungen über Kino und Flugzeug soll im folgenden zunächst kurz eingegangen werden. Im Anschluss daran wird ein in der Filmgeschichte berühmtes und vielfach variiertes (Flug-)Bild aufgegriffen – der Angriff der Flugzeuge auf King Kong auf dem Empire State Building. Von hier aus soll ein Bogen zu einigen gängigen Flugbildern in aktuellen Katastrophenfilmen geschlagen werden, um dabei ansatzweise zu klären, wie sich das Kino des 21. Jahrhunderts in Bezug auf den alten Traum vom Fliegen positionieren ließe.

## Kino und Flugzeug

Als technische Erfindungen haben Kino und Flugzeug eine gemeinsame Geschichte. Aus anthropologischer Sicht stellt Edgar Morin 1956 im ersten Kapitel von *Le cinéma où l'homme imaginaire* die Frage, was der Kinematograph und das Flugzeug am Ende des 19. Jahrhunderts dem Menschen bringen. Das Flugzeug erfüllt den alten Traum des Menschen, sich von der Erde loszureißen. Wohingegen der Kinematograph die Erde, genauer gesagt die »Objekte der Welt«, zugänglich macht. Dieses Verständnis des Kinematographen wird mit Verweis auf Pioniere der Kinematografie wie z.B. Muybridge und Marey begründet, die vor 1896 – zumindest wird dies von Morin behauptet – nur stets vom wissenschaftlichen Nutzen des Kinematographen sprachen.

»Während das Flugzeug sich von der Welt der Objekte entfernte, strebte der Kinematograph nichts anderes an, als diese wiederzuspiegeln, um sie besser überprüfen zu können. Für Muy-

bridge, Marey, Démeny sind der Kinematograph und seine unmittelbaren Vorgänger wie der Chronophotograph, Forschungswerkzeuge, ›um die Phänomene der Natur zu studieren‹; sie ›leisten denselben Dienst wie für den Anatomen das Mikroskop‹. Alle Kommentare vor 1896 beziehen sich nur auf die wissenschaftliche Zukunft des Apparats der Brüder Lumière, die noch 25 Jahre später das Kino für eine zufällige Begleiterscheinung hielten« (Morin 1958, 9f).

Das Spitzfindige und Interessante an Morins Text ist nun, dass er die Zuordnungen Flugzeug / Himmel und Kinematograph / Erde nicht nur setzt, sondern auch gleichsam verschiebt, indem er dem »Kinematographen« das »Kino« – als Lichtspiel und Vergnügungseinrichtung – an die Seite stellt.

Bis sich das Kino als Lichtspiel etabliert, hat das Flugzeug den Luftraum zur Verlängerung der Erde gemacht. Experimente und Schaustückchen gibt es weiterhin, aber längst hat sich der Traum vom Fliegen dem militärischen und strategischen Nutzen untergeordnet. Losgelöst vom Flugzeug, besteht der Traum vom Fliegen jedoch weiter (als anthropologisches Grundprinzip oder Mythos, sei einmal dahingestellt) und wird vom Kino als Lichtspiel verwirklicht.

»Als die Brüder Lumière noch immer nicht an die besondere Bestimmung des Lichtspiels glaubten, war der Luftraum bereits zivilisiert, nationalisiert, schiffbar gemacht. [...] Immer noch gibt es den Traum [vom Fliegen, S.N.], immer noch treten Pioniere und Helden auf, doch jedes Abenteuer kündigt eine Ausbeutung an. Dem Flugzeug ist es nicht gelungen, sich von der Erde zu lösen. Es hat sie nur bis in die Stratosphäre ausgedehnt und die Entfernungen verkürzt. [...] Die Flugmaschine hat sich folgsam der Maschinenwelt eingefügt, aber ›die durch den Film geschaffenen Werke, die Visionen der Welt, die sie darstellen, haben auf eine schwindelerregende Weise die Wirkungen der Mechanik und alle Beweggründe des Kinos überschritten‹ (G. Cohen-Séat). Der Film erhob sich in einen Traumhimmel, immer höher, bis zur Unendlichkeit der Sterne – der ›Stars‹ –, von Musik umwoht, bevölkert von anbetungswürdigen und erschreckenden Gestalten, der irdischen Wirklichkeit entflohen, deren Diener und Spiegel er allem Anschein nach hätte sein sollen« (Morin 1958, 10).

Morins Ausführungen stehen einerseits im Dienst der Einleitung, der Etablierung eines Ausgangspunkts zur Beschreibung der Beziehung von Mensch und

Kino, denn das mit »Kino und Flugzeug« überschriebene Kapitel ist das erste Kapitel von *Le cinéma où l'homme imaginaire*. Jenseits seiner Funktion als Einleitung enthält der Text aber eine Ordnung, welche die Positionen Himmel, Erde, Flugzeug, Kino, Kinematograph integriert und zueinander ins Verhältnis setzt (s. Abb.1). Aus dieser Ordnung, lassen sich vorläufig zwei

Abb. 1

19. Jahrhundert	20. Jahrhundert
Flugzeug/Himmel	Flugzeug/Erde
Kinematograph/Erde	Kino/Himmel

Klassen von Flugbildern unterscheiden. Erstens Flugbilder, die – metaphorisch gesagt – auf den Himmel verweisen und uns von der Erde losreißen. Und zweitens Flugbilder, die auf die Erde verweisen und dem Menschen (uns!) die Objekte der Welt zugänglich machen. Wie man sieht, spielen Himmel und Erde eine zentrale Rolle.❶ Diese Schnittstelle zwischen Himmel und Erde wird in KING KONG mit dem Bild von King Kong auf dem Empire State Building in Szene gesetzt.

## King Kong im Kampf mit den Flugzeugen

In KING KONG (USA 1933, Merian C. Cooper, Ernest B. Schoedsack) wird der gleichnamige Riesenaffe von einer Armada Doppeldecker mit Gewehrsalven angegriffen und so lange beschossen, bis er sich nicht länger auf dem Turm des Empire State Buildings halten kann, in die Tiefe hinabstürzt und stirbt. Die Flugzeuge fliegen in Viererstaffeln auf die Turmspitze zu, feuern ab, drehen sich wie Kunstflieger (oder Spezialeinheiten) um die eigene Achse und nehmen dann erneut Kurs auf. Den Versuchen von King Kong, die anfliegenden Doppeldecker mit fuchtelnden Armbewegungen abzuwehren, haftet etwas kindliches an. Die Größenverhältnisse – der Riesenaffe und die winzigen Flugzeuge, die im Vergleich beinahe wie Spielzeuge wirken – verleihen der Szene etwas Humanes.

Bevor die Flugzeuge, die King Kong besiegen sollen, ins Bild kommen, sind sie zunächst Gegenstand des Dialogs. Sie werden als letzte Rettung eingeführt. »There is one thing, we can do: aeroplanes!« Das Bilderrepertoire des Anflugs auf King Kong weist unter anderem Bilder auf, die das Cockpit der Doppeldecker zeigen. Pilot und Schütze sprechen miteinander, was man nicht hören aber an den Mundbewegungen erkennen kann. Die Piloten haben weder Namen noch »ein Gesicht«, das man sich einprägt. Die Rettung wird nicht an die Kompetenz der Piloten geknüpft sondern an die Flugzeuge. Bevor die Flugzeuge zunächst als kleine Punkte neben King Kong am Himmel auftauchen, wird der Start gezeigt. Dieses Flugbild zeigt die Doppel-





decker erstmals, nachdem über sie gesprochen worden ist. Der Start des Flugzeugs ist im Prinzip der Moment, in dem wir uns von der Erde lösen. Dass nicht jedes beliebige Flugbild, das einen Start zeigt, automatisch beim Zuschauer das Gefühl des Abhebens hervorruft, muss nicht extra betont werden. In KING KONG dienen die Flugbilder vom Start der Doppeldecker primär der Hinführung auf den Kampf. Als King Kong die Spitze des Empire State Building fast erreicht hat, tauchen die Flugzeuge im Bild auf. Die Doppeldecker-Staffel umkreist den Turm. Als das erste Flugzeug die Staffel verlässt und Kurs auf den Turm nimmt, wechselt die Kameraperspektive in die Subjektive und, als würden wir als Zuschauer mitfliegen, kommt King Kong auf dem Turm immer näher auf uns zu. Unmittelbar vor der suggerierten Kollision mit dem Riesenaffen wechselt die Perspektive und der Film zeigt die Flugzeuge, die ihren Gegner beschießen und dann abdrehen. Die Illusion, selbst mitzufliegen, wird wenig später auch als freier Fall inszeniert, als einer der Doppeldecker von King Kong gegriffen wird und in die Tiefe hinabstürzt. Das »selbst mitfliegen« dürfte das von allen Flugbildern wohl bedeutendste sein. Der Mensch (Zuschauer) und das Fliegen (Kino) kommen sich hier am nächsten. »Film ist nicht ich sehe, Film ist ich fliege« heißt es, frei nach Nam June Paik, utopisch bei Paul Virilio. (Virilio 1984, 19)

Was lässt sich mit dem Bild von King Kong auf dem Empire State Building zeigen? Zum einen lassen sich einige Motive herausstellen, die man als Teil einer Grammatik der Flugbilder bezeichnen könnte, denn sie tauchen, wenn auch in un-

Abb. 2-7: KING KONG (1933) auf dem Empire State Building

terschiedlicher Weise, in der Filmgeschichte immer wieder auf. Mit dem Bild von King Kong auf dem Empire State Building vor Augen kann man andere Filme betrachten, um auf diese Weise zu klären, welches Verhältnis das Kino und der Traum vom Fliegen im 21. Jahrhundert einnehmen könnten.

## **Das 21. Jahrhundert und die (Katastrophen-)Filme des neuen digitalen Kinos**

Die Filme des neuen digitalen Kinos halten sich nicht exakt an den Millennium-Wechsel. Sie kommen bereits am Ende des 20. Jahrhunderts ins Kino: in Gestalt von Katastrophen. Mitte der neunziger Jahre bildete der Film *INDEPENDENCE DAY* (USA 1995, Roland Emmerich) den Auftakt zu einer Staffel von Katastrophenfilmen, die mit sensationellen Flutwellen, überdimensionalen Raumschiffen, orkanartigen alles verschlingenden Stürmen oder kochenden Lavaströmen aufwartete.

Besteht die Attraktion von *INDEPENDENCE DAY* in der Präsenz eines überdimensionalen Objekts aus massivem Stahl, welches sinnbildlich für die Bedrohung New Yorks steht und die ganze Stadt und ihre Bewohner in Schatten hüllt, ist der eigentliche Star von *VOLCANO* (USA 1997, Mick Jackson) ein kochender Lavaström aus dem Erdinneren, der ganze Stadtteile von Los Angeles isoliert bzw. unter sich begräbt. In *ARMAGEDDON* (USA 1998, Michael Bay) ist die Bedrohung der Erde durch einen Meteor Anlass für die Zurschaustellung gewaltmächtiger, mitunter bis ins Abstrakte atomisierter Bildwelten sowie für die Darbietung ausgiebiger sog. »Actionrides«, die den Zuschauer audiovisuell somatisieren sollen. In *DEEP IMPACT* (USA 1998, Mimi Leder), einem Weltuntergangsfilm, der die Bedrohung der Erde durch einen Meteor mit einer Vater-Tochter-Geschichte verschränkt, bereitet der Plot die Plattform zur Präsentation einer gigantischen Flutwelle, die sämtliche Wahrzeichen New Yorks mitreißt und als absolutes Highlight des Films angesehen werden kann. In Filmen wie *TWISTER* (USA 1998, Jan de Bont), *THE PERFECT STORM* (USA 2000, Wolfgang Petersen) oder *THE DAY AFTER TOMORROW* (USA 2004, Roland Emmerich) sind Klimaverschiebung und schlechtes Wetter die Folie, auf der die Katastrophe in Gang kommt.

Von den Katastrophenfilmen der siebziger Jahre unterscheiden sich die Filme aufgrund der expliziten Zurschaustellung von Bildern, die vorgeben, einem neuen (digitalen) Kino anzugehören, das zuvor nie Gesehenes vorführt, den Zuschauer zum Staunen bringt, das größer, besser, weiter, schneller ist, als das Vorige. Die Filme zeichnen sich außerdem durch eine heute als neuartig empfundene Gewaltmacht der Bilder und Sounds aus, die den Zuschauer spürbar

über den Körper (Magen, Retina, Trommelfell) erreichen. Die Attacke auf den Körper des Zuschauers ist ein Effekt der Technologie (Bild-, Sound-, Raumtechnologie) in Abhängigkeit zur performativen Strategie der Filme. In den neunziger Jahren – und das wäre eine mögliche, die Katastrophenfilme des heutigen Kinos verbindende Neuheit – erhalten Sound Design und Visual Effects eine neue Wertigkeit. Auf der visuellen Ebene wird diese Verschiebung vom bloßen Einsatz digitaler Mittel hin zu ihrer expliziten Präsentation im Jahr 1991 eingeleitet durch *TERMINATOR II* (USA, James Cameron). Der Film zeigt eine Figur, den Terminator Modell T 1000, der sich unversehens in eine andere Gestalt verwandeln kann. Dieser faszinierende Effekt ist in die Filmgeschichte eingegangen und markiert eine Verschiebung der Wertigkeit von Visual Effects. ◀2 Bis dahin vor allem zur Unterstützung der Filmhandlung eingesetzt, werden die Visual Effects in *TERMINATOR II* selbst zur Attraktion. Die Technik dient hier nicht nur, sie wird vielmehr innerfilmisch in Gestalt der beschriebenen Terminator-Figur ausgestellt und bewundert. Auf der Soundebene gilt ähnliches, wenngleich das Sound Design für den Zuschauer schwerer greifbar und analysierbar ist. Für den *TERMINATOR II* wurde seitens der Produktion ein eigenes »Klangobjekt« produziert, welches zumindest unter den Sound Designern einen Diskurs über Klangkreationen hervorgebracht hat, der das Sound Design als Attraktion gleichfalls herausstellt. ◀3 Die Verschiebung von Sound Design und Visuals Effects von der bloßen Indienstnahme hin zur Attraktion verändert die Funktion der Bilder und ihre Wirkung. Das klassische Bild, welches sich widersetzt und gelesen sein will, und der klassische Ton, treten zurück zugunsten der Präsenz von Lärm, Geräusch, Farbe und Bewegung, der zirkulären Darbietung eines audiovisuellen Stroms.

## Flugbilder in Katastrophenfilmen

Das Flugzeug als »letzte Rettung« und als Mittel zur Abwehr einer drohenden Katastrophe verweist auf *KING KONG* und ebenso auf die Katastrophenfilme des neuen digitalen Kinos. Um einen Meteor von seinem Kurs auf die Erde abzubringen, wird in *AMARGEDDON* ein Flugzeug – in diesem Fall eine Raumfähre der NASA – losgeschickt. In *INDEPENDENCE DAY* wird der Bedrohung durch Außerirdische mit F-18-Jets begegnet, mittels derer es in der globalen Luftschlacht zuletzt gelingt, in das außerirdische Raumschiff vorzudringen und es zu zerstören. In *THE PERFECT STORM* wird ein Hubschrauber eingesetzt, um die Schiffsbesatzung aus der Gewalt des Sturms zu befreien. Fungierten die Flugzeuge in *KING KONG* in einem transzendentalen Sinne, d.h. unabhängig von der Leistung

des Piloten oder des Flugzeugtyps, als »Rettung«, kann mit Bezug auf die neuen Katastrophenfilme von einer einfachen Gleichsetzung von »Flugzeug« und »Rettung« nicht mehr ausgegangen werden. Obwohl fortwährend Flugzeuge (Jets, Raumschiffe, Hubschrauber, Kampfflugzeuge) in Szene gesetzt werden, steht ihr bloßer Einsatz nicht wie vormals als Sinnbild für die Rettung des Menschen.

### **Start / Landung**

Die Startbahn ist Teil des Flughafens und wird vor allem in neueren Katastrophenfilmen seit den neunziger Jahren, in denen sich die Handlung um die Rettung der Welt dreht, vielfach als Militärstützpunkt inszeniert. Eine Ausnahme bilden Flugzeug-Katastrophenfilme wie z.B. AIR PANIC (USA 2000, Bob Misiorowski), der in der Tradition der sog. »Airport-Filme« steht. Insbesondere der erste Film dieses Genres, AIRPORT (USA 1969, George Seaton), kann geradezu als Erforschung des Flughafens mit seinem Abläufen und seinem Personal gelten – und unterscheidet sich damit maßgeblich von den neueren Katastrophenfilmen.

### **Cockpit / Piloten**

In INDEPENDENCE DAY tragen verschiedene Piloten zur Rettung der Erde bei. Darunter der Marine Kampfpilot Captain Hiller (Will Smith), der als »Flieger-As« **4** inszeniert wird und den maßgeblichen Einsatz in das Innere des feindlichen Raumschiffs fliegt. Weitere für die Rettung zentrale Piloten sind Thomas J. Whitmore (Bill Pullman), Präsident der Vereinigten Staaten, ehemaliger Kampfpilot und Held des Golfkrieges sowie der »Agrar-Flieger« und ehemalige Vietnam-Pilot Russel Case (Randy Quaid). Jedoch: fliegen allein genügt nicht im neuen digitalen Kino. Zumindest in INDEPENDENCE DAY wird dem Kampfpiloten der Computerspezialist David Levinson (Jeff Goldblum) an die Seite gestellt. Weder die Flugzeuge, noch die Piloten verkörpern die Rettung. An ihre Stelle tritt der Computer. Der Computerspezialist nimmt den Platz des Co-Piloten ein, der neben dem Piloten im richtigen Moment eine Taste bedient, um die Schutzschilder der Zerstörer auszuschalten. Als Beispiel für Filme, in denen auf die Qualifikation des Piloten explizit abgehoben wird, lässt sich z.B. auf STARSHIP TROOPERS (USA 1997, Paul Verhoeven) verweisen, wo es maßgeblich um eine weibliche Pilotin geht, oder auf WHEN WORLDS COLLIDE (USA 1951, Rudolph Maté), einen der Klassiker des Genres aus den fünfziger Jahren. In THE PERFECT STORM gibt es Aufnahmen vom Cockpit eines Rettungshubschraubers, der dabei ist, die Mannschaft eines gekenterten Segelbootes zu bergen. Der Pilot ist in diesem Fall Teil des Rettungsteams. Die Rettung der Segler aus der Luft er-

weist sich vor allem als Spiegel auf den tosenden, digital erzeugten Sturm, der eigentlichen Hauptattraktion des Films.

### **Verunglimpfung**

In *AMARGEDDON* fungiert weder der Pilot, noch das Flugzeug, sondern Bruce Willis in der Rolle des Bohrspezialisten Harry Stamper als Weltenretter. Raumfähre und Bohrvorrichtung geben in diesem Fall Anlass für einen Seitenhieb gegen die NASA, die sich fremde Konstruktionspläne aneignete, das Ganze jedoch falsch zusammenbaute. In *INDEPENDENCE DAY* wird das Flugzeug ebenfalls im Kontext einer Verunglimpfung präsentiert, als ein außerirdischer Zerstörer, der später bei der Rettung der Welt eine zentrale Rolle übernimmt und als »Double Whopper« bezeichnet wird.

### **Nostalgie**

Das Versprechen, den Menschen von der Erde loszureißen, das Morin mit der Erfindung des Flugzeugs verbindet, kehrt in *INDEPENDENCE DAY* mit Bezug auf historische Flugzeugmodelle wieder. Als Flugbilder, in denen der Luftraum nicht zur bloßen »Verlängerung der Erde« (Morin) gemacht wird, können die Bilder von einem roten Doppeldecker gelten. Der Pilot im offenen Cockpit, bekleidet mit Fliegerhaube und Schutzbrille, lenkt das Flugzeug über die weiten Felder. Wie der Zuschauer bald erfährt, handelt es sich nicht nur in Bezug auf das Flugzeug, sondern auch in Bezug auf den Piloten – einem traumatisierten Vietnamveteran – um ein in die Vergangenheit zurückweisendes Modell. ◀5 Auch die Flugbilder aus dem alten, aus den sechziger Jahren stammenden Ufo der Außerirdischen lassen sich diesbezüglich anführen. Kontemplativ bringen die Flugbilder dem Zuschauer für einen Moment die Schönheit des Himmels nah, bevor sie dann schließlich wieder vornehmlich im Dienst des militärischen Luftkampfes stehen.

### **Mitfliegen**

Das Gefühl, wie beim Start eines »echten« Flugzeugs in den Sessel gepresst zu werden, kann sich auch im Kino einstellen. Als beispielhaft dafür lässt sich die Verfolgungsjagd durch den Grand Canyon in *INDEPENDENCE DAY* anführen. Captain Hiller wird in dieser Szene von seinen außerirdischen Verfolgern durch die engen Schluchten des Grand Canyon getrieben. Als direkt vor seinem Flugzeug eine Felswand auftaucht, katapultiert sich der Pilot mittels Schleudersitz aus der Schusslinie und setzt der Verfolgung ein Ende. Im Bericht über das *Making Of* des Films werden die Flugbildern von der Verfolgungsjagd durch den Canyon ausführlich erläutert. Auf der Grundlage von Realfilm-Aufnahmen wur-

den die Manöver der Flugzeuge digital animiert. Modelle von den Flugzeugen, die im Verlauf der Verfolgungsjagd explodieren sollten, wurden an Drähten durch Mini-Explosionen gesteuert, die in einem Grand Canyon aus Styropor vorbereitet waren. Dass sich, wenn man den Film im Kino sieht, das Gefühl einstellt, als Zuschauer in den Kinossessel gepresst zu werden, ist jedoch weniger auf den bloßen Einsatz der neuen digitalen Techniken zurückzuführen, denn auf ein gewisses Credo der Filme des neuen digitalen Kinos, die ähnlich wie z.B. die Rundhorizontkinos auf den Jahrmärkten den Körper des Zuschauers attackieren wollen.

Im Hinblick auf den Eindruck des »Mitfliegens« lässt sich außerdem auf Flugbilder verweisen, die von einer fliegenden Kamera aufgenommen zu sein scheinen. Mit einem solchen Kameraflug, der den Zuschauer in einen »Actionride« versetzt, eröffnet *THE DAY AFTER TOMORROW*. Der Gleitflug führt durch die zerklüftete Weite einer in der Sonne glitzernden Eislandschaft. Die Kamera, die zunächst nah an den einzelnen Vorsprüngen und Kurven, die die Landschaft macht, entlang gleitet, gewinnt allmählich immer größeren Abstand und gibt schließlich den Blick frei auf den Horizont. Diese Exposition von *THE DAY AFTER TOMORROW* kann als Sinnbild für die Flugbilder des neuen digitalen Kinos gelten. Der Actionride erreicht den Zuschauer über den Körper und wirkt – ähnlich wie die Flugbilder aus dem Hubschrauber in *THE PERFECT STORM* – als Spiegel für die in den Katastrophenfilmen der neunziger Jahre zur Schau gestellten Bilder des neuen digitalen Kinos.

### **Sky / Heaven**

In den Katastrophenfilmen der neunziger Jahre bis heute sind vielfach Naturgewalten verhandelt worden: Lavaströme, Erdbeben, Flutwellen, Tornados usw.. Wo es, wie im Fall von *INDEPENDENCE DAY*, um die Bedrohung durch Außerirdische geht, hat man diese behandelt wie eine Naturgewalt. Die Einteilung in Gut und Böse, die in den siebziger Jahren noch vorherrscht, tritt zurück zugunsten einer Macht (Naturgewalt), die auftaucht, die Herrschaft übernimmt, zerstört und weiter zieht. Der Kampf zwischen Mensch und Natur wird als Spektakel dargeboten und fungiert in besonderem Maße auch als Folie für die Zurschaustellung von Sound Design und Visuals Effects. In diesem speziellen Kontext der Filme spielt der Kampf des Menschen mit dem Monster, den man anhand von *KING KONG* studieren kann, eine zentrale Rolle. Die Flugbilder werden als Mittel der Zurschaustellung der Effekte und Möglichkeiten des neuen Kinos genutzt und sind selbst Teil davon. Auf der einen Seite haben sie das Potential, uns als Zuschauer mitfliegen zu lassen, von dem sie auch Gebrauch machen. Das Gefühl zu fliegen, das uns die Bilder und Töne der Filme

geben, bringt uns mitunter dem Himmel nah, genauer gesagt dem »Himmel« im Sinne von engl. »the sky«. Der Himmel im Sinn von »heaven« öffnet sich dagegen selten. Er ist aber, mit Morin gedacht, die Voraussetzung, um den Traum vom Fliegen zurückzugewinnen.

## King Kong im digitalen Kino

Die Unterscheidung zwischen »Heaven« und »Sky«, die die Filme des neuen digitalen Kinos nahe legen, führt zurück zu der eingangs gestellten Frage, wie sich das Kino des 21. Jahrhunderts in Bezug auf den Traum vom Fliegen positionieren ließe. Eine mögliche Antwort legt der aktuelle KING KONG-Film von Peter Jackson (Neuseeland, USA 2005) nahe. Wie bereits in der Fassung von Cooper / Schoedsack aus den dreißiger Jahren ist der Kampf von King Kong mit den Flugzeugen auf dem Empire State Building auch diesmal wieder eine der großen Attraktionen des Films. Die Doppeldecker mit den Piloten im offenen Cockpit, ausgestattet mit Fliegerhaube und Schutzbrille, treten diesmal in Farbe in Erscheinung und die Stadt New York liegt unter ihnen in der Abendsonne. Wie in *THE DAY AFTER TOMORROW* oder in *THE PERFECT STORM* fungieren die Flugbilder auch hier als überdimensionaler Spiegel, denn die Stadt New York ist ein riesiger Visual Effect. »So hat man New York noch nie gesehen.«◀6

Das Stadtbild von New York wurde auf der Grundlage von Flugbildern und Fotos aus den dreißiger Jahren zunächst rekonstruiert. Gebäude von heute, die es in den dreißiger Jahren noch nicht gab, wurden entfernt und durch digitale Rekonstruktionen ersetzt.

»Zuzusehen, wie das New York der 30er Jahre wieder aufersteht, war fantastisch. Wir konnten die ganze Stadt in 3D wieder aufbauen. Unser Technikspezialist Chris White entwickelte einen ›City-Bot‹, wie er es nannte. Mit diesem Tool ließ er ganze Häuserblocks wieder auferstehen. Wir hatten erstklassige Luftaufnahmen aus den 30ern und beim Aufbau unserer 3D-Stadt haben wir uns konsequent daran gehalten.«◀7

Da man es bei den Fotos und Flugbildern aus den dreißiger Jahren durchweg mit Schwarz-Weiß-Bildern zu tun hatte, war die Erzeugung des Bildes von der Stadt New York außerdem mit einer kompletten Neuerfindung der Farbigkeit verbunden. Die Doppeldeckerflugzeuge, die bereits in *INDEPENDENCE DAY* nostalgisch für den Traum vom Fliegen stehen – aber auch die digital oder wie auch immer erzeugten rauchenden Schornsteine der Fabriken – sprechen für einen historistischen Umgang des Films mit Geschichte. Das im neuen digitalen Kino nicht immer so humorlose Nachmachen von etwas, das zuvor als

Abb. 8-11: King Kong (2005) auf dem Empire State Building

Realität definiert worden ist, findet in Peter Jacksons King Kong-Film mit dem Versuch, sogar auch noch den alten Traum vom Fliegen digital zu animieren, einen vorläufigen Höhepunkt. Die fotografischen Flugbilder von New York der dreißiger Jahre sind in diesem Fall nicht auf der Leinwand zu sehen, sondern sind Teil eines Archivs, aus dem sich Peter Jacksons King Kong-Film speist und dessen Elemente er mumifiziert. Wie die Knochen des Mammuts in der paläontologischen Abteilung des Jardin du Plantes werden die Überreste des fotografischen Films / des alten Traums vom Fliegen / des Kinos als Lichtspiel im digitalen Museum von Peter Jackson ausgestellt. Der vergangene Traum vom Fliegen kehrt wieder und verweist nun nicht mehr auf das Flugzeug als Neuerfindung. Vielmehr verbleibt er als leerer Signifikant, als etwas, das im Imaginären des Zuschauers nicht mehr greifbar ist. Dem Zuschauer bleibt allein die Ebene des realen Filmtextes, der, so real er auch erscheinen mag, nur noch als leere Hülle existiert, abgeschnitten von der Welt und zutiefst nostalgisch.

Ausgehend von Morin, dem zufolge das Kino als Lichtspiel den Traum vom Fliegen erfüllt und der wesentlich davon ausgeht, dass das Lichtspiel auf der Interaktion zwischen dem Filmbild und dem Imaginären des Zuschauers basiert, wäre King Kong – Paradebeispiel des neuen digitalen Kinos – nicht auf der Seite des Kinos anzusiedeln. Das neue digitale Kino wäre, so paradox dies vielleicht erscheinen mag, auf der Seite des Kinematographen angesiedelt, der den Menschen historisch etwas Neues brachte, das Morin als Verlängerung der Erde beschrieben hat. Der Himmel im Sinne von »Heaven« wäre aus dieser Perspektive betrachtet nur noch digital einbalsamiert, als Mumie zu haben.



## Anmerkungen

**01** ▶ Als mögliches Äquivalent für die bei Morin metaphorisch verwendete Unterscheidung zwischen »Himmel« und »Erde« sei auf die u.a. in der Semiologie geläufige Unterscheidung von »sensibel« und »intelligibel« verwiesen.

**02** ▶ Vgl. Willim, Bernd 1998

**03** ▶ Barbara Flückiger zitiert in diesem Zusammenhang den Sound Designer Gary Rydstrom: »Dort [bei TERMINATOR II, S.N.] stellte sich die Frage, wie man einen Cyborg, ein hybrides Mensch-Maschinen-Wesen, in halbflüssigem Zustand klanglich charakterisieren kann [...] ich versuchte, Effekte von Flüssigkeiten auf eine besondere Art aufzunehmen. Deshalb spielte ich mit Hundefutter herum und ließ es aus der Dose gleiten, was ein metallisch-flüssiges Geräusch erzeugt, das ich besonders mag. Man dreht die Dose um, so dass das Hundefutter mit einem saugenden Geräusch herausrutscht«. Vgl. Flückinger 2004, 59f.

**04** ▶ Vgl. Aberly / Engel 1996, 36.

**05** ▶ Der Vietnamveteran erweist sich am Ende des Films außerdem als Selbstmordattentäter. Im finalen Kampf gegen die Außerirdischen zündet er nicht lediglich die Bombe des Kampfjets, sondern sprengt sich freiwillig gleich selbst mit in die Luft. Ausgehend von INDEPENDENCE DAY wären die Flugbilder, die uns den Himmel im morin'schen Sinne am nächsten bringen, fatal zwischen Vergangenheit (Vietnam) und Zukunft (11. September 2001) anzusiedeln.

**06** ▶ Eileen Moran, Visual Effects-Produzentin von KING KONG (Neuseeland / USA 2005, R: Peter Jackson), zitiert nach dem Booklet der DVD.

**07** ▶ ebd.

## Literatur

**Aberly, Rachel / Engel, Volker** (1996) *The Making of INDEPENDENCE DAY. Story, Technik, Tricks und Cast*, Köln: vgs.

**Flückinger, Barbara** (2004) *Where's the Link? Original und Aufnahme im Zeitalter des digitalen Cut-and-Paste*. In: *Cinema* 49, S. 58-69.

**Morin, Edgar** (1956) *Le cinéma où l'homme imaginaire*, Dt.: (1958) *Der Mensch und das Kino. Eine anthropologische Untersuchung*, Stuttgart: Klett.

**Virilio, Paul** [1984] (1989) *Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung*, Frankfurt am Main: Fischer.

**Willim, Bernd** (1998) *Filme aus dem Rechner*. In: *Fernseh- und Kinotechnik* 52 (5/1998), S. 255-260.