



## Die Swissair möchte Ihnen hier zeigen, wie sie die europäischen Wasserwege auf dem Luftweg verbindet.

Zum Beispiel die Düssel (Düsseldorf), die Elbe (Hamburg), die Isar (München), die Leine (Stuttgart), die Pegnitz (Pflumberg) und den Rhein (Köln/Bonn) über die Birs (Basel), die Limmat (Zürich) und die Rhone (Genf) mit der Amstel (Amsterdam), der Bahía de Palma (Palma de Mallorca), dem Bisagno (Genoa), dem Bosphorus (Istanbul), der Dimbowitza (Bukarest), der Donau (Belgrad, Budapest, Linz und Wien), dem Douro (Oporto), dem Finnischen Meerbusen (Helsinki), der Garonne (Toulouse), dem Gölfe du Lion (Marseille), dem Guadalquivir (Malaga), dem Irwell (Manchester),

dem Isker (Sofia), dem Liffey (Dublin), dem Liobregat (Barcelona), dem Mälar-See (Stockholm), dem Manzanares (Madrid), der Moldau (Prag), der Moskwa (Moskau), dem Öresund (Kopenhagen), der Olona (Mailand), dem Oslofjord (Oslo), der Salzach (Salzburg), dem Salzaee von Larnaka (Larnaka), dem Saronischen Golf (Athen), der Save (Zagreb), der Seine (Paris), dem Tejo (Lissabon), der Themse (London), dem Thermäischen Golf (Thessaloniki), dem Tiber (Rom), dem Vardella (Nizza), der Weichsel (Warschau) und der Zenne (Brüssel).

Bevor Sie in Europa an Bord einer DC-9 oder

eines Airbus A310 gehen, können Sie also 48mal wählen, ob Sie eine rote, eine blaue oder eine grüne Einsteigekarte haben möchten. Als einzige europäische Fluggesellschaft bietet Ihnen nämlich die Swissair in allen ihren Flugzeugen eine First Class, eine Business Class und eine Economy Class. Also auch auf den kürzesten Strecken in Europa. Passauf und flussab.

**swissair** 

---

Carl Vierboom

## Halte die Mitte der Bahn!

Zwischen Frachtgut und Fliegendem Holländer – Ein Beitrag zur Psychologie des Passagierfliegens

All den Geschichten und Filmen nach zu urteilen, die immer wieder durch die Massenmedien geistern, muß es sich beim Fliegen um eine hochdramatische Angelegenheit handeln. Womit nicht etwa das Leben von Sport- oder Militärpiloten oder gar der Pioniere des Fliegens gemeint ist, sondern das Fliegen von Passagieren, die in eine Linien- oder Chartermaschine einsteigen und sich an einen Zielort fliegen lassen.

Die Spielfilme zum Thema<sup>1</sup>, von denen alle paar Monate einer im Fernsehen zu sehen ist, laufen ungefähr nach folgendem Muster ab: Ein Flug ist angesetzt – allgemeine Hektik bei den Flugvorbereitungen – lauter interessante Passagiere steigen ins Flugzeug ('blinde' Passagiere; solche mit Saxophon oder mit einer kleinen Bombe im Handgepäck; resolute alte Damen u.a. Was das wohl werden wird?) – die Stewardess erwartet ein Kind vom Flugkapitän, er hat ihr die Heirat versprochen – während des Fluges bekommen alle eine Fischvergiftung, oder eine Explosion zerstört das Steuerungssystem des Flugzeuges – ein Passagier muß einspringen, am besten ein alter Militärflieger, der zum Schluß alles ins reine bringt – danach wird geheiratet und ein neues Leben angefangen.

Wie kommt es, daß in Literatur und Film das Fliegen immer wieder auf solche Art dramatisiert wird? Und was hat das mit der Verfassung zu tun, in der man als Passagier steckt, der auf seinem Platz sitzt und ganz augenscheinlich zu seiner Fortbewegung nichts dazutut?

Erzählungen verschiedenster Form haben den uralten Menschheits Traum des Fliegens über die Jahrtausende beständig aufgegriffen und variiert. Die griechische Mythologie berichtet von Daidalos und Ikaros, die über den Luftweg aus der Gefangenschaft fliehen. Die Legende erzählt von Alexander dem Großen, daß er ein Gefährt mit Greifen (fliegende Phantasiegeschöpfen) bespannt habe und sich so von der Erde erheben konnte. Der Zaunkönig soll der Fabel nach seinen Namen daher erhalten haben, daß er beim Wettstreit, wer am höchsten in die Lüfte steigen könne, sich gleichsam wie ein blinder Passagier einem Adler in das Federkleid eingenistet und ihn hoch oben um ein paar Meter zu übertreffen gesucht habe; woraufhin ihm nicht der Titel 'König der Lüfte' zuerkannt, sondern er zum König der Gefilde erklärt wurde, die sich knapp über der Erde, in Zaunhöhe befinden.

Beim Fliegen geht es um großartige Verheißungen, um Loslösen und Abnabeln, um Herauskommen aus 'labyrinthischen' Umklammerungen, als der einen Seite; auf der anderen Seite hat das Fliegen mit Einschränkungen und Begrenzungen zu tun, mit Passivität und Gefangensein.

Ein gegensätzliches Bild vermitteln auch die ersten Eindrücke, die man speziell vom Fliegen bekommt. Einerseits ist das Passagierfliegen von lustvollen Phantasien gespeist: sich bedienen lassen, vom „Duft der großen weiten Welt“ schnuppern, sexuelle Andeutungen („Do it in the air“). Andererseits hagelt es Be-

schwerden: man werde herumgeschoben und -kommandiert, alles sei viel zu eng und ermüdend; überhaupt habe man eher das Gefühl in einer „Mühle“ oder „Martermaschine“ statt in einem Jet zu sitzen.

Die in diesen gegensätzlichen Bewegungen sich andeutende Polarität, – daß hier *Entgrenzungen* und *Unverrückbarkeiten* ineinander übergehen, daß man als Flugpassagier rauschartige und stilllegende Tendenzen in eine Vermittlung bringen muß –, ist die hypothetische Richtschnur der im folgenden berichteten Untersuchungsergebnisse und Überlegungen. Das Passagierfliegen soll als ein Untersuchungsgegenstand behandelt werden. Im Sinne der morphologischen Theorie der Wirkungseinheiten (SALBER, 1982<sup>2</sup>) wird der Frage nachgegangen, mit welchen Verhältnissen man es zu tun hat, wenn man alle Geschicke aus der Hand gibt und sich fliegen läßt, und welche Aktivitäten betrieben werden, um die rauschartigen und stilllegenden Tendenzen beim Passagierfliegen in eine Vermittlung zu bringen. „Halte die Mitte der Bahn . . . Zwischen beidem dein Flug!“ Das sind die Worte, mit denen Daidalos seinem Sohn Ikaros gebietet, bei der Flucht aus der Gefangenschaft durch die Luft sowohl nicht der Sonne wie auch nicht dem Wasser zu nahe zu kommen.<sup>2</sup>

### Formen des Passagierfliegens

Wie ‘fliegt’ psychologisch betrachtet eigentlich der Passagier, der motorisch passiv bleibt und doch riesige Entfernungen in kürzester Zeit überwindet? Was muß er tun, um Siebenmeilenstiefel-Dimensionen auf kleinstem Raum zu bewerkstelligen? Die Ergebnisse zeigen, daß es beim Passagierfliegen im wesentlichen darum geht, sich diese eigentümlich unbegreifliche Welt durch Tätigwerden handhabbar zu machen.

### Stillhalten

Diese Umgangsform des Passagierfliegens verhält sich nach dem Motto: ‘Wer schön lieb ist, dem passiert auch nichts’. Man fügt sich wie ein artiges Kind ins Gegebene und sieht zu, daß man keine Regelung und Anweisung während des Fluges verpaßt. Das Fliegen funktioniert hier in einer unumstößlichen Ordnung; die Stewardesse wird zur Mutter, an der man Halt und Orientierung sucht und von der man sich fürsorglich betreuen läßt.<sup>3</sup> Der Flugkapitän wird zur gottähnlichen Person überhöht, die alle Geschicke des Fliegens in der Hand hat.

Die Gewichtungen liegen hier ganz auf dem Pol des Stillgelegteins; der Tendenz nach geht das Stillhalten in ein ‘Embryonalisieren’ über. Der Sitz wird dann zu einer Art Höhle umgebaut. Man ‘lullt’ sich mit Decken und Kissen ein, die warmen Qualitäten der Flugzeugkabine (helles, geschwungenes, bauchiges Design) und das Brummen der Motoren tun ein übriges dazu. Indem der stillhaltende Passagier zum Embryo oder zum Kleinkind regrediert, wird er hilflos und abhängig; genau damit aber stellt er den idealen Typ des Passagiers dar, der sich nun „bevorzugt“ behandelt und bestens „beköstigt“ sieht.

Die Fluggesellschaften legen größten Wert auf ruhige/ruhiggestellte Passagiere, handelt es sich dabei doch um ein ‘Aufkommen’, das sich am besten ‘transportieren’ läßt. Die besondere Kinderfreundlichkeit etwa in der Werbung, durch besondere Betreuung oder durch Freiflüge bis zu einem bestimmten Alter wird durch die Struktur des Stillhaltens verständlich. Insofern (offiziell) nicht der Erwachsene, sondern das Kind es ist, das besonderer Betreuung und Ruhigstellung bedarf, kann man heilfroh sein über dessen Anwesenheit. Es läßt sich im Kind dingfest veranschaulichen und behätscheln, was einem selbst widerfährt bzw. was man selbst produziert. So daß man in dieser Abspaltung und Verdinglichung eigenen Erlebens wieder ein rechter Erwachsener ist und kein abhängiges Kind wie ‘das

da'. Was in „geheimer Intelligenz des Seelischen“ (SALBER) am Kind und am stillhaltenden Passagier geliebt wird, ist das, was sie repräsentieren sollen.

Aber im Stillhalten sind die Passagiere nicht nur glücklich. Schmähungen darüber, daß man sich an einem bestimmten Punkt wie „beschäftigt“ und „abgefüttert“, zuletzt wie eine „verdauende Masse“ vorkomme, geben Auskunft darüber, daß die Seite der großen Verheißungen beim Fliegen nach ihrem Recht verlangt. Man ist nicht zufrieden damit, daß die Stewardessen nur „grinsen“ und jedem „das gleiche“ sagen würden, anstatt „persönlich“ zu werden. Angstphantasien davor, beim Verlassen des Sitzplatzes andere Passagiere aufzustören oder das selbstaufgelegte Verbot, sich auch nur einen Tropfen Alkohol zu leisten, weisen daraufhin, daß hier zwanghafte Einschränkungen eingerichtet werden, anstatt Mitreisenden mal kräftig auf die Füße zu treten und sich einfach „danebenzubenehmen“.

Die Struktur des Stillhaltens aber setzt die Passagiere gefangen; die Phantasie, im Sichzurückhalten aller Gefährdung durch explizite Ausbreitungen aus dem Wege zu gehen und doch das Bedientwerden genießen zu können, verkehrt sich in Enteignung. So bleibt dem Stillhalten zuletzt, die Flugzeugkabine als ein Wohnzimmer zu träumen, in dem „Mutter kocht und Vater serviert“. Hier kämen höchste Ansprüche (den Vater zum Diener machen) und angstbannende Ruhe und Zufuhr (repräsentiert durch die Mutter) in einem 'gemütlichen' Kompromiß zusammen.

### Orientieren

Während das Stillhalten die Absicherungstendenzen beim Fliegen betont, probiert das Orientieren gleichsam erste Flugbewegungen. Hier werden die Verhältnisse des Fliegens durch ein Aufspüren von Gliederungsmöglichkeiten beherrschbar gemacht. Das Ori-

entieren will wissen, woran es ist, um sich danach ausrichten zu können.

Das beginnt mit Fragen: Wie hält sich ein Flugzeug in der Luft, wie lange reicht der Treibstoff, wie hoch darf das Startgewicht sein, welche Länge muß eine Startbahn haben usw. Das Herstellen übersichtlicher Ordnungen des Fliegens wird besonders anschaulich im 'Kartographieren', durch das im Flug verrückte Zeit- und Raummaßstäbe rekonstruiert werden. Mit dem Finger auf der Landkarte und dem Blick aus dem Fenster wird die gerade überflogene Landschaft verfolgt und die Gewißheit hergestellt, „jetzt werden wir bald da und da landen, weil wir da und da vorbeigekommen sind“. Solche Orientierungen können so weit gediehen sein, daß sich auf ihrer Basis Tips für besonders schöne Flüge geben lassen. Kenner dieser Form des Passagierfliegens wissen bei anstehenden Flügen genau über den Stand der Sonne Bescheid und lassen sich einen entsprechenden Platz reservieren.

Die Tätigkeiten des Orientierens haben mehr den Charakter von Denkbewegungen. Das Fliegen wird dadurch auf eine Art drehbar. Man macht sich Regeln zurecht, nach denen bestimmte Phänomene des Flugbetriebes zu Anhaltspunkten für die Sicherheit des Flugzeugs werden. Verteilt die Stewardess Essen und Drinks und lächelt sie dazu, dann scheint alles normal zu laufen; tritt die Crew in ordentlichem Anzug auf, dann kann man ihr vertrauen; und macht das Flugzeug einen sauberen und gepflegten Eindruck, dann wird es wohl auch technisch gut gewartet sein.

In diesen Denkbewegungen aber bekommt das 'Leben' zwischen Rausch und Stillgelegtsein einen abstrakten Charakter. Die Auseinandersetzung zwischen Allmachtsphantasien und Formzwängen im Fliegen wird nicht ausgetragen, sondern nur in entleerter Form zugelassen: die ganze Welt in Form einer Karte

auf den Knien halten.

So bekommt denn auch das Orientieren Probleme. Indem durch kombinatorisches Zutrechtmachen kleinste Anzeichen der Flugwelt als Sicherheitsindikatoren gedeutet werden, können sich genauso kleinste Anzeichen zu Katastrophenindikatoren wandeln und unkontrolliert ausweiten: „Jetzt stürzen wir ab“. Zieht die Stewardess beim Bedienen eine „Schnute“ oder ist im Kabinengang überhaupt keine freundlich lächelnde Stewardess mehr zu sehen; kommt der Kapitän im Hemd und das auch noch zu Fuß über die Landebahn; sieht die Kabine schmutzlig aus, dann macht sich leichte Panik breit. Es läßt sich kein verlässlicher Orientierungsrahmen ausbilden, also ist der Flug gefährdet. Aus solcher Verfassung heraus produzieren sich Horrorthesen wie die, daß ein zu großer Schritt des Passagiers in die falsche Richtung das Flugzeug zum Umkippen bringen oder ein Koffer zuviel den Absturz bedeuten könnte.

Da in der Version des Orientierens alle Bewegungen des Fluges auf eine sich erfüllende Ordnung und auf einen perfekten Verlauf hin angelegt werden, ergeben sich notwendig Abweichungen, die alle bewerkstelligten Anordnungen zusammenstürzen lassen. Umso enger die Denkformen des Orientierens gefaßt sind, umso stärker produziert sich der Sog des Katastrophischen. Hier schlagen die Pole des Rauschhaften und des Stillgelegenseins in Horrorthesen um Absturz und ohnmächtiges Ausgeliefertsein um.

### **Markieren**

Die Umgangsform des Markierens scheint nicht mehr so 'vorsichtig' wie die vorhergehenden Versionen zu sein; hier werden Tätigkeitsfelder entfaltet, als versuche man sich damit den Verhältnissen zwischen Rauschhaftem und Stillgelegt zu entziehen. Im Markie-

ren will man beweisen, wie gering man sich durch die Regelungen des Flugbetriebes berührt fühlt und wie aktiv man doch als Passagier werden kann.

Das sieht z.B. so aus, daß mit den Damen am Abflugschalter um eine gute Platzreservierung „gefeilscht“ oder aber beim Aufruf des Flugzeug „gestürmt“ wird, um sich einen guten Platz und möglichst viel „Stauraum“ für das Gepäck zu ergattern. Ist der reservierte Platz besetzt, so wird auf der Reservierung beharrt –, bis hin zu Streitereien.

In der Version des Markierens wird das Flugzeug, das als eine Art 'Vergesellschaftungsmaschine' alle Passagiere zum gemeinsamen Schicksal zusammenschweißt, zum Schauplatz von „Klassenkämpfen“. In kämpferischer oder aristokratischer Manier („Senator“) wird auf Hierarchisierungen und Differenzen insistiert, als müsse unbedingt verleugnet werden, daß man unverrückbaren Begrenzungen durch Stilllegung und Gleichgeschaltetsein unterliegt. Die Absetzbewegung gegen das 'niedere Volk' beginnt damit, daß der Typ des Fachmannes hervorgekehrt wird. Man erklärt anderen Mitreisenden die Technik des Flugzeuges, begutachtet eingehend die Qualität der verschiedenen Fluggesellschaften, verteilt Tips und Ratschläge. Oder man genießt die Rolle des 'Hirten' einer Reisegruppe, der seine „Schäfchen“ beisammenhält. Nicht zu vergessen die Möglichkeit, die Kabine in ein Büro und die Stewardess in eine Sekretärin zu verwandeln, indem man seinen Aktenkoffer auspackt und geschäftsführend tätig wird.

Solche Formen des Funktionalisierens anderer nehmen harsche Form an, wenn z.B. die Ehefrau zum „Fall“ gemacht wird, die man ihrer Flugangst wegen von den Kindern „abschirmen“ müsse. Eine eigentümliche Rigidität des Markierens wird schließlich sichtbar, wenn andere Menschen regelrecht herunterge-

macht werden, indem man etwa gelesene Zeitungen auf den Boden wirft, weil das den Putzfrauen „lieber“ sei.

Mit diesen Entwertungen demonstriert man, von den Verhältnissen in der Kabine nicht betroffen zu sein. Alle Markierungen aber geraten sehr schnell ins Schwimmen, sobald anderes nicht mehr in die aufgebauten Gestaltungen hineinpaßt. So kann es passieren, daß man das eroberte Terrain räumen muß, um für eine Mutter mit Kind Platz zu machen. Oder aber man muß des öfteren für andere aufstehen, die ihren Platz verlassen. Auch kann es passieren, daß sich die nervöse Ehefrau gar nicht zur Vernunft bringen läßt und man sich durch sie 'infiziert' fühlt.

Ärgerlicherweise zeigen gerade die Kinder noch eine ganz andere Seite als die des lebenswerten Stillhaltens. Sie werden aktiv, schreien drauf los (vielleicht als Pendant zur stillen Nervosität ihrer Eltern), spielen Fangen, machen sich das Flugzeug verfügbar. Überhaupt fangen sie mit allem zu spielen an, auch mit den mühsam gewahrten Distanzen und Hierarchien – unangenehm.

### Verfügbarmachen

In der Version des Verfügbarmachens wird die Grundbewegung des Ausbreitens ganz deutlich. Hier geht es darum, was sich beim Fliegen eigentlich alles machen läßt. Was ist einem zugänglich, was darf man, was kennt man schon, was läßt sich ausprobieren, wie weit kann man gehen? Die Verhältnisse in der Kabine werden hier genutzt als Angebot, eigene Aktivitäten zu entwickeln.

Zunächst einmal fällt ein sehr interessiertes, manchmal fast begieriges Aufgreifen der Angebote ins Auge; essen, trinken, sich mit Zeitungen versorgen usw. Als müsse das Fliegen erst noch 'wirkliche' Wirklichkeit werden, ist hier eine starke Einverleibungstendenz zu beobachten, eine nicht unerhebliche Kompensa-

tion dafür, daß man vom durchflogenen Raum fast nichts wahrnimmt. Ebenso durch Rhythmisierungen bekommt das Fliegen einen gestalthaften Zusammenhang. Man freut sich darüber, mit dem Flugzeug Wolkendecke für Wolkendecke zu „durchstoßen“, als werde ein Flug dadurch handhabbarer. Auch Flüge mit Zwischenstopps finden hier Erwähnung, als lasse sich das Fliegen 'Päckchen für Päckchen' bewältigen.

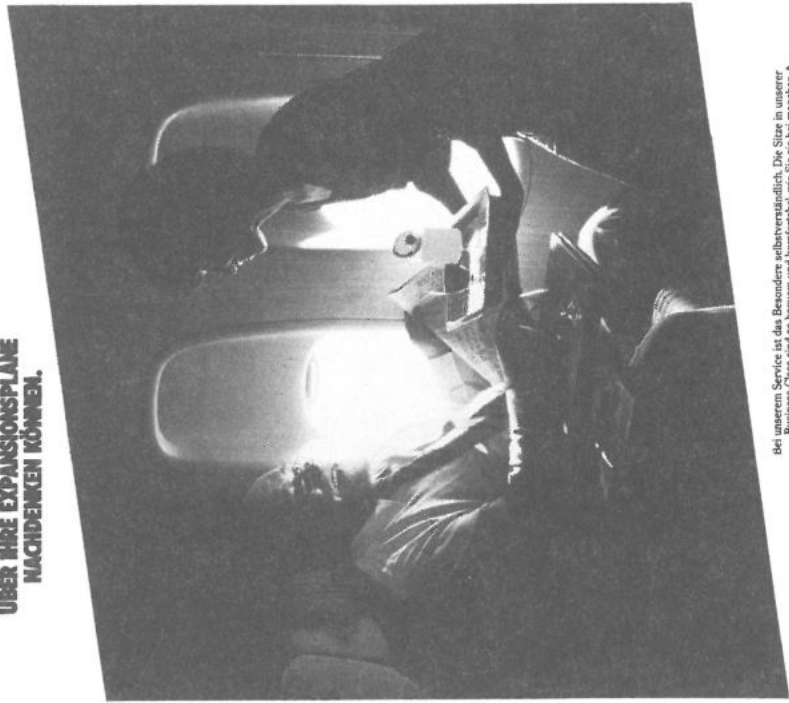
Die Zeit zwischen Start und Landung wird mehr und mehr durch die Ausbreitung alltäglicher Dinge angeeignet: lesen, rauchen, ein Schwätzchen halten, zur Toilette gehen. Die zuerst tapsigen Gehversuche können in ein 'Mehr' übergehen; man bekommt Lust, sich mit entfernter sitzenden Passagieren zu unterhalten, beginnt einen Flirt. Mancher läßt es sich auch nicht nehmen, das Flugzeug in seinen räumlichen Dimensionen auszumessen, überall mal gewesen zu sein und neugierig alles mal beguckt und angefaßt zu haben.

Weiterhin beweist man sich seine Vertrautheit mit der Welt des Fliegens durch Schlafen; sich anderen bei einem Flug anvertrauen zu müssen, wird hier souverän in ein aktives Sichverlassen auf andere gewandelt. Ähnlich bei der Gepäckaufgabe: „Ich sehe immer zu, daß ich mein Gepäck schnell loswerde“. Eines der schlimmen Widerfahrnisse, auf die man sich beim Fliegen einlassen muß, das 'Aufgeben' des Gepäcks, wird zur eigenen Aktivität. Im „Loswerden“ wird dem vorgegriffen, was eh so kommen muß. Die Gepäckaufgabe ist dann nicht mehr Angetanes, sondern Getanes. Tendenziell läuft die Version des Verfügbarmachens auf einen Rausch des Machens und Könnens hinaus. Wo aber alles möglich werden kann, da phantasiert diese Form schließlich ihre Extremisierung: sich durch Hijacking das ganze Flugzeug in einem Streich 'einzukaufen'.

**Ein Lufthansa-Flug ist mehr  
als die Zeit zwischen Start und Landung.**



**BREITEN SIE SICH IN RUHE AUS, DAMIT  
SIE VÖLLIG ENTSPANNT  
ÜBER IHRE EXPANSIONSPÄNE  
NACHDENKEN KÖNNEN.**



bei unserem Service ist das Besondere selbstverständlich. Die Sitze in unserer  
Business Class sind geräumiger als in den meisten anderen Klassen und bieten  
Capekabinen in der ersten Klasse verbietet. Und nicht zu vergessen  
die freundlichen Stewardessen in ihrer Sarong. **BUSINESS CLASS**  
Kabys, die auf ihre lebenswichtige Art für Sie sorgen. **BUSINESS CLASS**



**Lufthansa**

Fragen Sie Ihr Reise- oder Fachbüro mit Lufthansa-Agentur.

kann, zeigt auch die Erfahrung des „Abprallens“, wenn man längere Zeit über monotone Flächen wie Wasser, Wüste oder karge Landschaften fliegt. Das Rauschhafte droht hier in ein anhaltloses Flottieren abzudriften, das nichts mehr aufgreifen und in Phantasien ummodellieren kann.

Der Rauschflug ist vor allem auch dann gefährdet, wenn die Seite der Einschränkungen und des Stillgelegtseins zu sehr in den Vordergrund rückt. Das Gequalme eines Rauchers, gegen das sich nichts ausrichten läßt; der Nachbar, über den man sich vielleicht eben noch in aggressiven Phantasien ergangen hat und der nun ein Gespräch beginnt; das Gestörtwerden durch Angebote und Eingriffe seitens des Bedienungspersonals können zu Bedrängnissen werden, aus denen sich nicht mehr herausphantasieren läßt. Solches Gewahrwerden von Stillgelegtsein und Nichtsmachenkönnen bringt alle Träumereien zum Platzen. „Seine Majestät das Ich“ (FREUD) sieht sich hier auf das schmerzlichste zur Passivität verdammt und bekommt Kopfschmerzen.

Auf der anderen Seite gerät der Passagier in Probleme, sobald sich die Ausbreitungstendenzen des Rauschfluges zu verselbständigen drohen. Das Fliegen entwickelt dann eine infizierend-bedrohliche Verwandlungskraft, der sich nicht mehr beikommen läßt und die sich in ein „Fallen“ zu verwandeln droht, das keinen Halt mehr findet. Wünsche etwa um Abhauen und Verführung (z.B. Mann und Familie verlassen; mit dem Flugzeugkapitän eine „Tächtelmechtelgeschichte“ anfangen) verkehren sich dann in panische Angst. Abzuhauen und zu Hause nicht mehr zu „erscheinen“ bekommen eine Nähe zu einer jenseitigen Welt, deren Unbegreiflichkeit durch Bilderungen wie Absturz, Explosion, Versinken sowohl anschaulich wie abschreckend gemacht wird.

Die Phantasien einer extremen Verwandlung durch das Fliegen finden ihre prägnanteste und zugleich spezifische Gestalt in einer Angst vor dem Infiziertwerden. Mal ist es eine Lebensmittelvergiftung, um die eine ganze Fluggeschichte aufgebaut wird, mal gerät eine Meldung in die Zeitungen, nach der ein handgreiflicher Streit zwischen zwei Passagieren sich derart ausweitete, daß ein Jumbo-Jet (!) zur Notlandung gezwungen wird.<sup>4</sup> Und es mag mehr als nur ein Zufall sein, daß im einschlägigen Jargon die Flugzeuge, die interessierte Passagiere zum sogenannten ‘Sex-Tourismus’ nach Bangkok fliegen, „Tripper-Clipper“ genannt werden.

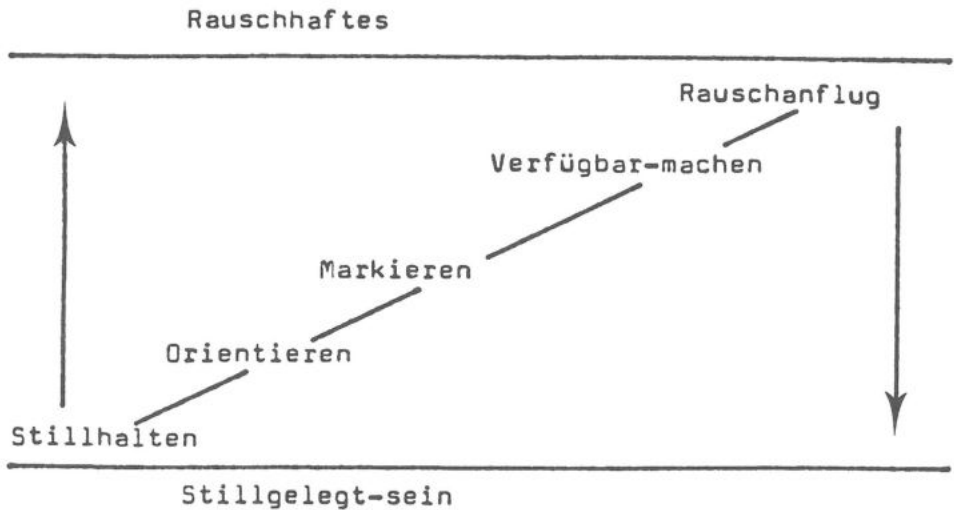
Die virulierende Macht, die man dem Fliegen unterstellt, bildet z.B. in „Todesflug“ (USA 1977) gar das grundlegende Motiv: Der Spielfilm erzählt die Geschichte einer Explosion, die nicht nur das Steuerungssystem eines Flugzeuges außer Kraft, sondern durch die Zerstörung eines Behälters auch eine Bakterienkultur freisetzt, die als grassierende Todesmacht alles zu infizieren droht und das Flugzeug zu einem ‘Fliegenden Holländer’ macht, den kein Flughafen mehr annehmen will.

#### **In der Schwebe halten**

Das banale Stillgelegtsein des Passagiers, der sich aller Aktivitäten amputiert und in ein Frachtgut verwandelt sieht, sowie der panische Rausch des Passagiers, der sich gleich einem Fliegenden Holländer in einer haltlos flottierenden Verfassung befindet – das sind die beiden Extrempole, zwischen denen das Passagierfliegen sich aufhält.

Die Grundbewegung des Fliegens ist die einer Steigerungsmöglichkeit von seelischem Wirkungsraum; eine Reihenbildung der Formen des Passagierfliegens macht das anschaulich:





Während das Stillhalten als eine Art 'Bodenpersonal' die Absicherungstendenzen des Fliegens repräsentiert, streckt das Orientieren gleichsam seine 'Fühler' aus und macht erste Flugbewegungen. Das Markieren probt seine 'Muskeln', indem es sich durch Einwirkungstätigkeiten der Ordnung zwischen Stilllegung und Rauschhaftem zu entwinden sucht. Im Verfügarmachen wird schließlich die Grundbewegung des Ausbreitens ganz deutlich. Bevor sich aber diese Bewegung verselbständigt (Flugzeug 'kapern'), geht sie in den Rauschanflug über. Hier können die Ausbreitungstendenzen des Fliegens in Träumereien leben, ohne daß sich daraus Konsequenzen für das Schicksal des Fluges ergeben (Stillgelegtsein).

Der Passagier ist vor die Aufgabe gestellt, die Spannung zwischen Ausbreitungs- und Sicherheitstendenzen in einen Ausgleich zu bringen. Die Steigerungsbewegung im Fliegen kann nur im Übergang zu einem gleichzeiti-

gen Stillgen 'leben'. Das Fliegen hat so nicht (mehr) das Volumen einer ausgreifenden Bewegung, ist aber auch kein Stillstand: Es funktioniert als eine Form, die sich in der Schweben hält. Allem 'Schlingern' nach der einen oder anderen Seite muß vorgebeugt werden. Flugangst taucht dort auf, wo jede Form in ihre Extremisierung gerät:

Die Entrückungsphantasien des Rauschanfluges können sich in Bilder totaler Unverrückbarkeit/zugleich: totaler Verwandlung (Tod) verkehren; das Insistieren auf Sicherheit beim Stillhalten kann in Amputiertwerden umkippen; die Professionalisierungen des Markierens können sich bei zunehmender Rigidität ins Brüchige wenden; der Aufbau strikter Ordnungen produziert geradezu die Katastrophe; und den sich totalisierenden Aneignungstendenzen des Verfügarmachens droht der totale Verlust.

#### **'Kleingemachtes' Fliegen**

Nun scheint heute aber durch den 'goldenen Mittelweg' das Fliegen sich in sein Gegenbild

zu verkehren. Durch das wohlausgeglichene In-der-Schwebe-Halten verliert das Fliegen seine Verheißungskraft und seinen Unterhaltungswert. Je kultivierter es wird, umso mehr entfernt es sich von den Mythenbildungen, die in der Möglichkeit des Scheiterns das Dramatische bewahren.

Von diesem 'Absinken' des Passagierluftverkehrs ins Gewohnte setzen sich nun alle die Flugarten ab, die in den letzten Jahren sprunghafte Ausbreitung gefunden haben: Segelfliegen, Sportfliegen, Drachenfliegen usw. Gegen die Veralltäglicung, die sich in ein plattes Angeeignet- und Angenabeltwerden verkehrt hat, wird wieder das 'ikarische' Fliegen betont. Ähnlich im Film: Hier endlich 'dürfen' die rauschhaften Tendenzen, dargestellt in seinem Passagier, der wegen eines Notfalls aus seinem stillgelegten Dasein heraus ans Steuer des Flugzeuges geholt wird.

Das Fliegen lebt aber nicht nur durch positive, sondern auch durch negative Helden (auf). Die Luftpiraterie bekommt, das sei hier mal vermutet, gegen die tendenziell immer bessere Ausrüstung in Technik und Organisation des Luftverkehrs eine gegenläufige Funktion der spannungsvollen Verunsicherung. Wenn auch kaum jemand eine Flugzeugführung miterleben mag, die Berichte darüber in den Massenmedien sind von höchstem Interesse. Die geheime Phantasie, daß es einen mal so richtig mitnehmen möge, kann einem keiner nehmen. ○

#### **Zusammenfassung:**

*Die Untersuchung erarbeitet in phänomenologischer Herangehensweise eine Psychologie des Passagierfliegens entlang der Frage, in welchen Bewegungen und Problemen jemand lebt, der als 'Fluggast' in ein Flugzeug steigt. Von der hypothetischen Richtschnur ausgehend, daß beim Fliegen rauschhafte und stillegende Tendenzen in eine Vermittlung ge-*

*bracht werden müssen, ließen sich aus dem Material der Untersuchung fünf Formen herausstellen, in denen der Passagier seinen 'Flug' macht: Stillhalten, Orientieren, Markieren, Verfügbarmachen, Rauschanflug.*

*Als grundlegender Befund zeigt sich, daß, je professioneller das Fliegen in der modernen Luftfahrt gehandhabt wird, es in dieser Veralltäglicung seine dramatische Verheißung zu verlieren droht. Hierzu bieten heute die Massenmedien die notwendige Ergänzung, indem sie etwa in Berichten über kleinere oder größere Katastrophen des Fliegens oder in Spielfilmen die Gegenseite des Alltäglichen betonen.*

#### **Anmerkungen**

<sup>1</sup> So z.B. „Giganten am Himmel“, USA 1974; „Todesflug“, USA 1977 oder „Der Pilot“, USA 1979.

<sup>2</sup> Zit. in OVID, Metamorphosen, Kap. VIII, Vers 204 ff. Übertr. u. hrsg. v. E. RÖSCH, München 1952

<sup>3</sup> Die ersten Stewardessen, die von einer Fluggesellschaft (1930) angestellt wurden, waren ausgebildete Krankenschwestern.

<sup>4</sup> „Kölner Stadtanzeiger“ vom 11.11.1985

Ich danke Herrn Dr. W. Wagner für Anregungen und Diskussion zum Thema.

Dipl.-Psych. Carl Vierboom  
Subbelrather Str. 109  
D-5000 Köln 30

Arbeitsschwerpunkte: Angewandte Psychologie (Verkehrspsychologie, Markt- und Werbepsychologie); Methodik der Psychologie