

An aerial photograph of a coastal landscape. The top left shows a dark, textured area, possibly a forest or a wetland, with a network of small, winding channels. This area transitions into a lighter, sandy or silty region that forms a wide river delta or estuary. The delta flows into a large, calm body of water on the right side of the image. The water has a warm, golden-brown hue, suggesting a sunset or sunrise. The overall scene is a mix of natural textures and colors, from dark browns to bright oranges and yellows.

Dr

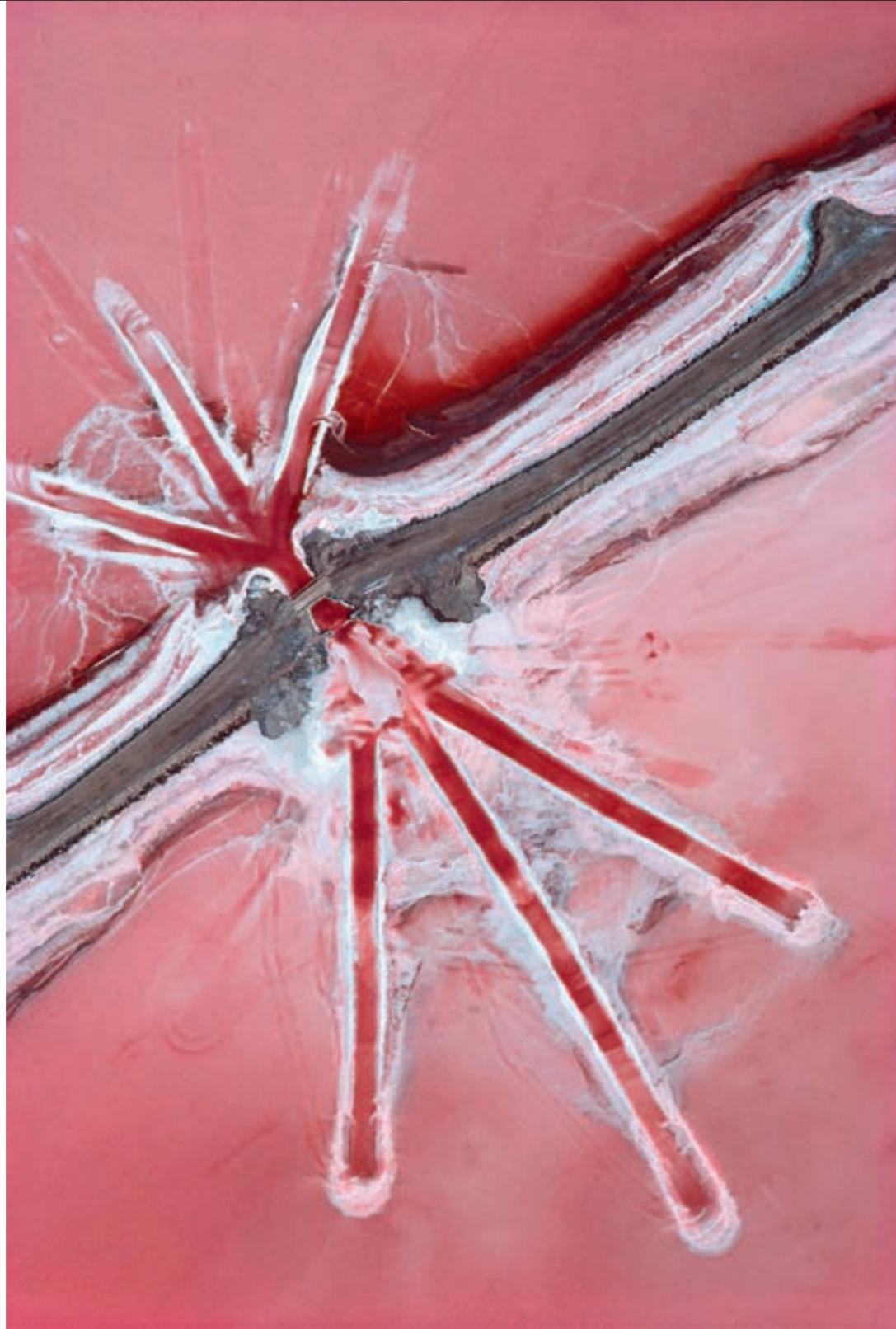
Luftbildfotografie





Salzernte auf dem
Maharlu-See in Fars,
Iran, 1976.

Um genau zu sein: Die Ernte liegt bereits einige Tage zurück. Unterirdische Quellen, die plötzlich aktiv werden, weichten die kristallisierte Salzfläche auf, die das Salz einsammelnden Lastwagen sind an das sichere Ufer geflohen. Nur ihre Spuren und einige zurückgelassene Salzhaufen erinnern an die Hektik der Erntetage.



Magnesiumgewinnung auf dem Grossen Salzsee, Utah, USA, 1990.

Der amerikanische Künstler Robert Smithson baute 1970 am Nordende des Great Salt Lake mit schwarzen Basaltblöcken seine viel bewunderte *Spiral Jetty* (Spiralmole); sie verlieh dem Grossen Salzsee die künstlerische Weihe. Wer ihn wachen Auges überfliegt, entdeckt seither allenthalben Zeichen, Signale und Appelle im Salz – Ergebnis rein industrieller Tätigkeit, gewiss, vor allem auch der Magnesiumgewinnung, und trotzdem so etwas wie ungewollte, von jedem künstlerischen Ehrgeiz freie Land-Art, die Smithsons Beifall gefunden hätte. [Er verunglückte 1973 bei der Suche nach dem geeigneten Standort für ein neues Erdwerk mit dem Flugzeug tödlich.]

Fundsachen

Georg Gerster leistete in den Fünfziger- und Sechzigerjahren Pionierarbeit in der Luftbildfotografie. Er dokumentierte die Wirklichkeit, die uns umgibt, fast senkrecht von oben. In vielen tausend Flugstunden hat er ein Bild der Erde geschaffen, das sie gleichermassen in ihrer Schönheit und ihrer Gefährdung beschreibt. In diesem Essay schildert er seine Erlebnisse.

Text und Bilder **GEORG GERSTER**

Als Flugfotograf suche ich, was ich nicht verloren habe, und finde, was ich nicht suche. Wenn ich es recht bedenke, gehe ich also einer ebenso unregelmässigen wie unregulierten Tätigkeit nach. Erfinden gilt hierzulande mehr als Finden; die deutsche Sprache bietet ja nicht einmal ein Wort an, um meine berufliche Blösse wenigstens notdürftig zu bedecken. Da muss ich schon bei einer englischen Vokabel Zuflucht suchen: *Serendipity* benennt die Fähigkeit – oder bescheidener: das Glück –, angenehme, kostbare, vergnügliche Sachen zu finden, die man nicht einmal im Traum gesucht hat.

Für die Ergebnisse der Serendipität, für die Fundsachen, die man behalten darf, weil sie niemandem und allen gehören, kennt die Kunstgeschichte wiederum keinen deutschen, sondern nur einen französischen Ausdruck, *objets trouvés*. Mit gutem Grund: Die Franzosen machen sogar im Fundsachenrecht, wo es um Verlustmeldungen, Ämter und Ansprüche geht, sprachlich keinen Unterschied zwischen Finder und Erfinder, der eine ist allemal auch ein wenig der andere.

Genug der Wortklauberei. Ehe ich aus dem flugfotografischen Nähkästchen plaudere, halte ich allerdings noch eine weitere Vorbe-merkung für angezeigt: Gewöhnung klebt wie ein Firnis an der Welt um uns; nichts ist so unsichtbar wie das Denkmal auf einem öffentlichen Platz. In jeder ernsthaften fotografischen Bemühung verbirgt sich der Versuch, diese Patina der Gewöhnung ab- oder jedenfalls anzukratzen – die Welt wieder neu zu machen wie am Schöpfungstag. Bei dieser Neuerschaffung der Erde hat der Fotograf, der in die Luft geht, gegenüber seinen Kollegen am Boden eine Vorgabe: die der Höhe. Sogar annähernd dreitausend Fotoflugstunden in kleinen Chartermaschinen haben mir nicht das Staunen darüber verleiden können, wie dramatisch die Adlerschau das Bild der Erde verwandelt. An Schrägaufnahmen liegt mir freilich wenig, sie bringen kaum mehr als die Aussicht von einem Münster oder einem Minarett. Allein die

Senkrecht- oder Fastsenkrechtaufnahme schöpft das optische Potenzial der Überhöhung aus, nur sie verfremdet und verdichtet zugleich und erlaubt so eine visuell aufregende Gratwanderung zwischen Information und Abstraktion.

Für meine Arbeit miete ich meist einmotorige Kleinflugzeuge – mit Pilot, bitte. Mein fliegerischer Ehrgeiz beschränkte sich schon immer auf den Vorsatz, einmal einen Kurs über notfallmässiges Landen zu absolvieren; jedes Mal wenn man mir einen über siebzigjährigen Piloten zuteilt, nehme ich mir fest vor, diesen Vorsatz nun doch endlich in die Tat umzusetzen. Unter den Sportmaschinen bevorzuge ich Cessna-Hochdecker der Baumuster 150 bis 210. Für Flüge über offenes Wasser und für die Arbeit im Gebirge sind mir freilich zwei Motoren lieber, etwa an einer Britten-Norman Islander. Bei besonderen Gelegenheiten habe ich auch schon Linienflugzeuge zwischen zwei Kursflügen den Passagieren ausgespannt. Den kostspieligen Komfort eines Hubschraubers leiste ich mir nur ausnahmsweise, über Grossstädten oder Sportveranstaltungen – oder beidem, wie etwa beim New York City Marathon. Bedingung bei der Anmietung ist, dass sich eine Tür entfernen, ein Fenster voll öffnen lässt; Flugzeuge mit Druckkabinen stehen nicht zur Diskussion. Beim Flug lehne ich mich hinaus. Das ist eine luftige, zugige Methode, aber sie gewährleistet ohne aufwendige technische Vorkehrungen und komplizierte Flugmanöver den Blick fast senkrecht nach unten. Nach zwanzig Jahren solcher Improvisation kann ich ein Lied davon singen, welche Überredungskünste es manchmal braucht, um Piloten zur Reduktion ihres Fluggeräts auf dessen Skelett zu bewegen – und meine Versicherer kennen den Refrain: vom Winde verweht... ein Gehäuse über der Sahara, ein Belichtungsmesser über dem Great Barrier Reef, ein Weitwinkelobjektiv über dem Kap der Guten Hoffnung.

Was da manchmal in einer Kurve von meinen Knien gleitet und unsanft zur Erde kommt, war Teil meiner Kleinbildausrüstung. Im

Flug arbeite ich mit Objektiven aller Brennweiten von 20 bis 200 Millimeter. Zoomobjektive meide ich, ihre Schärfeleistung genügt mir nicht. Den Einsatz längerer Brennweiten schränken die Vibrationen des Flugzeugs, der Fahrtwind und, gegebenenfalls, Böen ein. Die Verwendung der Weitwinkelobjektive hängt davon ab, wie frei das Schussfeld ist, also in erster Linie vom Flugzeugtyp. Fahrgestell, Streben und Flügelspitzen sind gewöhnlich unerwünschte Bildelemente. Ich führe an Bord bis zu zehn geladene Gehäuse mit; mit ihnen spare ich teure Flugzeit. Ein Gehäuse ist schneller gewechselt als ein Film. Für automatische Kameras habe ich wenig übrig, sie bescheren beim Fliegen hauptsächlich Fehlbelichtungen, ausser man fährt sie im Handbetrieb. Filter verwende ich nur ausnahmsweise, zuweilen einen Polfilter, um Reflexe auf dem Wasser zu dämpfen. Das für mich mit Abstand wichtigste Kamerazubehör ist der Winder. Der motorisierte Filmtransport erleichtert die Bildgestaltung, die im Flug in Sekundenbruchteilen erfolgen muss. Ja, für die Lösung einiger kniffliger aerografischer Probleme ist der Gebrauch des Winders sogar unabdingbar. Ich denke zum Beispiel an Bilder, deren Komposition von der strengen Einhaltung der Mittelachse lebt – und die daher bei der geringsten Abweichung vom idealen Bildaufbau tot sind. Solche Aufnahmen scheitern bei manuellem Filmtransport fast sicher, man löst im Vorbeiflug immer zu früh oder zu spät aus. Vor dem Start fixiere ich die Objektive mit Klebeband in der Unendlich-Stellung. Das enthebt mich der Schärfekontrolle, wenn im Fahrtwind die Augen tränen; die Tiefenschärfe gehört ja nicht zu den Sorgen des Flugbildners. Ich belichte meist mit einer Fünfhundertstelsekunde. Längere Verschlusszeiten erhöhen sprunghaft das Risiko der Unschärfe. Allerdings habe ich mich bei dürrtigen Lichtverhältnissen auch schon mal mit einer Sechzigstelsekunde aus der Affäre gezogen, und zwar ohne Zuhilfenahme einer Trägheitsplattform – vorausgesetzt, die Fundsache lag vor der Nase des Flugzeugs und konnte in Flugrichtung aufgenommen werden, sodass die Winkelgeschwindigkeit gering blieb.

Die Flughöhen, die mir am meisten zusagen, liegen zwischen 300 und 1500 Metern über dem Grund. Um höher zu gehen, reicht oft die Sicht und manchmal das Steigvermögen der Maschine nicht. Zu Tiefflügen besteht selten zwingender Anlass. Gelegentlich wollen aber Piloten mir partout ihre Flugkünste vorführen. Mit dem Fahrgestell schnippen sie die Ähren von den Halmen oder fegen die Schaumkronen von den Wellenkämmen: Derartige fliegerische Husarenstücke machen mir Angst.

Um die Auslegeordnung der Ausrüstungsgegenstände zu vervollständigen: Kopfstrumpf und Gesichtsmaske gehören dazu, gegen die Kälte; ausserdem Fingerhandschuhe aus Seide, in denen man die Kamera bedienen kann. Ferner ein Kreuzschraubenzieher, mit dem sich in beiden von mir vorwiegend benützten Cessna-Modellen die Halterung des Fensters lösen lässt. Ohne diesen Schraubenzieher an meinem Taschenmesser hätte ich schon auf manchen Frühmorgenflug verzichten müssen: Um diese Tageszeit schlafen auf kleinen Flugplätzen die Mechaniker noch. Ebenso führe ich stets eine Rolle Klebeband im Gepäck mit. Bei neueren Cessnas, vor allem denen mit einziehbarem Fahrgestell, presst der Aufwind das Fenster, wenn es im Flug offen steht, nicht mehr wie bei den alten Modellen fest an die Tragfläche. Es lahmt halb offen – zweifellos aus gesunden aerodynamischen Gründen. Ich klebe daher das Fenster schon vor dem Start mit Tape an die Flügelunterseite.

Bei vielen älteren Cessna-Modellen sitzt man übrigens zu tief für den von mir gewünschten Blick fast senkrecht nach unten. Daher gehörte eigentlich auch ein Kissen ins Gepäck. Doch geht so viel Voraussicht ja wohl etwas weit, ein Telefonbuch tut es auch. Ich habe jedenfalls viele Stunden meines Lebens auf den *Yellow Pages*, dem Branchenregister von Manhattan und anderen Weltstädten, abgesehen.

Ein Wort noch zu der Miete der Flugzeuge. Es zahlt sich aus, weite Anfahrten im Wagen in Kauf zu nehmen und das Flugzeug in

der Nähe des Ziels oder des Suchgebiets zu chartern. Man spart so Flugzeit, das auch. Vor allem aber gewinnt man, wenn Hin- oder Rückflug kurz sind, jene köstlichen ersten oder letzten Minuten des Tages, während deren die niedrig stehende Sonne die Landschaft in Glanz und Gloria präsentiert. Als Dreingabe bekommt man bei Lokalmiete ausserdem die Ortskenntnis des Piloten. Und man ist erst noch gegen Wetterüberraschungen gefeit; das Wetter am Standort ist ja nicht unbedingt das Wetter im Zielgebiet, wenn diese weit auseinanderliegen.

Ich will Flugbildaspiranten, die sich keine Mietflugzeuge leisten können, nicht entmutigen: Auch aus dem Kursflugzeug gelingen immer wieder einzigartige Bilder. Freilich: Die Zeiten sind vorbei, in denen es genügte, sich bei einer Zwischenlandung mit dem Flugkapitän anzufreunden, der dann mit seiner DC-3 über einer Felskirche im äthiopischen Hochland einige Extrarunden zog oder seine Fokker Friendship aus Reise Flughöhe im Sturzflug in Fotoposition neben die Felsentempel von Abu Simbel brachte. Womöglich durfte man damals ins Cockpit und dort ein Schiebefenster öffnen. Ich traure diesen Zeiten heftig nach, vermute jedoch, dass die anderen Fluggäste auf solchen improvisierten Fotoflügen meine Wehmut nicht teilen. Kehrete ich hochzufrieden aus der Pilotenkanzel auf meinen Sitz zurück, sah ich oft meine Mitpassagiere über ihre Tüten gebeugt oder sonst wie mit Avocado-Gesichtern.

Aufnahmen aus modernen Jets erfordern mehr Glück als Geschick. Die Doppelverglasung der Fenster – aussen die Druckscheibe aus Acrylglas, innen die Lärmdämpferscheibe aus Plexiglas – treibt jeden Fotografen zur Verzweiflung. Sie verursacht Farbstiche und Unschärfen. So verzweifelt das Bemühen ist, trotz Scheibenhandicap zu passablen Aufnahmen zu kommen – ganz aussichtslos ist es nicht. Bestimmte atmosphärische Bedingungen und günstige Fluglagen machen ausreichend scharfe Bilder möglich, nur voraussagbar ist die Bildqualität nie. Aber dann lässt sich ja wohl dem Glück bei Gelegenheit nachhelfen – handgreiflich.

Auf einem Kursflug von Chicago nach New York an einem sensationell klaren Frühlingstag demontierte ich die Lärmdämpferscheibe. Die DC-10 war voll besetzt, niemand gab acht, nicht einmal mein Sitznachbar. Die Scheibe sass von Anfang an etwas locker, ich brachte sie ganz aus der Fassung und liess sie neben meinem Sitz zu Boden gleiten. Meine Unternehmungslust wurde belohnt: Über New York City angekommen, flog der Kapitän einige Warterunden – Manhattan durch die Einfachverglasung war die erhoffte Augen- und Foto-weide. Freunde, die von dieser Scheibengeschichte hören, fragen sich, ob es ratsam ist, mit mir im selben Jet zu fliegen. Ich kann sie beruhigen. Der technische Dienst einer Fluggesellschaft, die meine aerografischen Fundsachen besonders schätzt, bot mir sogar an, bei frühzeitiger Voranmeldung auf Linienflügen die Scheibe, die mehr die Fotograferlust als den Lärm dämpft, vorsorglich schon am Boden zu entfernen. Für manche hat meine Arbeit – Flug ins Blaue, wo es doch am Boden so vieles anzupacken gibt – Ruch und Aroma des Leichtsinns. Zugegeben: Entfernung verwandelt Schwären in Augengold. Das Siedlungsgewucher, das Feld, Wald und Wiese frisst: In der Jet-Erhobenheit destilliert das Auge aus dem Durcheinander wohl-tuend geordnete Strukturen. Und der Autofriedhof in einer Naturlandschaft, am Boden so viel wie die Faust aufs Auge, promoviert, schon aus geringen Flughöhen betrachtet, zu einem reizvollen Vielfarbenklecks. Was Wunder, wenn ich nicht auf den Vorwurf warten muss, am Boden unengagiert zu sein, ein richtiger Luftikus eben. Gegen Vorwürfe dieser Couleur habe ich mich stets damit verteidigt, dass, wer in die Luft geht, Überblick gewinne – und Übersicht ist ja Voraussetzung zu Einsicht –, dass also, wer Schönheit aus dem Blauen sucht, nicht die Gefahr der Beschönigung laufen müsse, sondern vielmehr durchaus auch am Boden Gutes und Rechtes bewirken könne. Aber vielleicht habe ich das lange selber mehr gehofft als geglaubt, bis ich jüngst für die Hoffnung auf Einsicht aus Übersicht

Beweise nachgeliefert bekam, einer gewichtiger als der andere. Bei einer Flugerkundung entlang des Niger-Knies war mir ein Dorf, so schön wie kein anderes afrikanisches, in den Sucher geraten. Ich verbrachte wenig später im Grenzgebiet von Mali und Niger Tage mit Nachforschungen über seine genaue Lage und seinen Namen. Labbézanga heisst es – und die Bewohner erinnerten sich sehr wohl des Flugzeugs, das in Entdecker-Euphorie stundenlang (so kam es ihnen vor) über ihren Köpfen gekreist hatte. Mein Interesse für sie und der Umstand, dass ich über ein Flugzeug verfügte hatte, machten mich allerdings den Dörflern zunächst verdächtig. Sie hielten mich für einen Agenten der Regierung, die das Dorf von der Insel im Niger auf das Festlandufer umsiedeln wollte, aus keinem triftigeren Grund als dem administrativer Bequemlichkeit; sogar mit militärischer Intervention hatten sie gedroht. Nur zögernd schlossen sich die Ältesten des Dorfs meinem Argument an, dass meine Bilder ihre Interessen, nicht die der Regierung fördern würden.

Ich hatte mir anfangs geschmeichelt, flugfotografisch mit der Fundsache Labbézanga mit einer Premiere aufzuwarten. Ich irrte, wie eine Literaturrecherche ergab: Schon 1955 hatte die französische Kolonialmacht Labbézanga aus der Luft aufgenommen. Ich tröste mich seither mit der Überlegung, dass jeder Kolombus seine Wikinger hat; dass es ein Merkmal der wahren Entdeckung ist, Folgen zu haben. Mein Flugbild hatte für die Einwohner Labbézangas die denkbar erfreulichsten Folgen. Es wurde in Zeitschriften und auf Plakaten zig Millionen Mal vervielfältigt. Und heute macht die malische Regierung fremde Besucher stolz auf «das schönste Dorf Afrikas» aufmerksam, von Umsiedlung ist keine Rede mehr.

Das Labbézanga-Bild half bewahren. Das Flugbild einer Farm bei Pomeroy im US-Staat Washington half sogar verändern. Die Farm demonstrierte das ganze Arsenal erosionshemmender Massnahmen in vorbildlicher Weise. Ausser vorbildlich zu sein, war die Farm aber auch noch schön in einem herausfordernden, aufrufenden Sinn. Ich legte ein Flugbild von ihr David Hein, einem Beamten des Soil Conservation Service im benachbarten Lewiston, Idaho, mit der Bitte um fachkundige, bodenständige Erläuterungen vor. David liess sich die Aufnahme vergrössern und hängte sie in seinem Büro auf. Dort sah sie Alex Schaub, ein Bauer, der sich bis dahin störrisch geweigert hatte, etwas Rettendes für seine heruntergewirtschaftete 800-Hektar-Farm zu tun. Sah sie und sagte, auf das Bild an der Wand zeigend: David und sein Amt hätten freie Hand – «wenn ihr meine Farm zu einem gleich fantastischen Gebilde ummodelln könnt». David konnte. In nur zwei Jahren verpasste er der Schaub-Farm den Zebralook des Vorbilds. Die Bodenverluste gingen dank der Streifenordnung der Felder und dem eingeführten Fruchtwechsel von ehemals 350 Tonnen pro Jahr und Hektar auf erträgliche, verantwortbare 10 Tonnen zurück.

«Du hast für das Land», beglückwünschte mich David, als wir zusammen über «meine» bodenchirurgisch verbesserte Farm flogen, «Millionen Tonnen besten Ackerbodens gerettet.»

Einverstanden: So viel bringt der Leichtsinns des Luftikus Gerster nur selten auf die Waage.

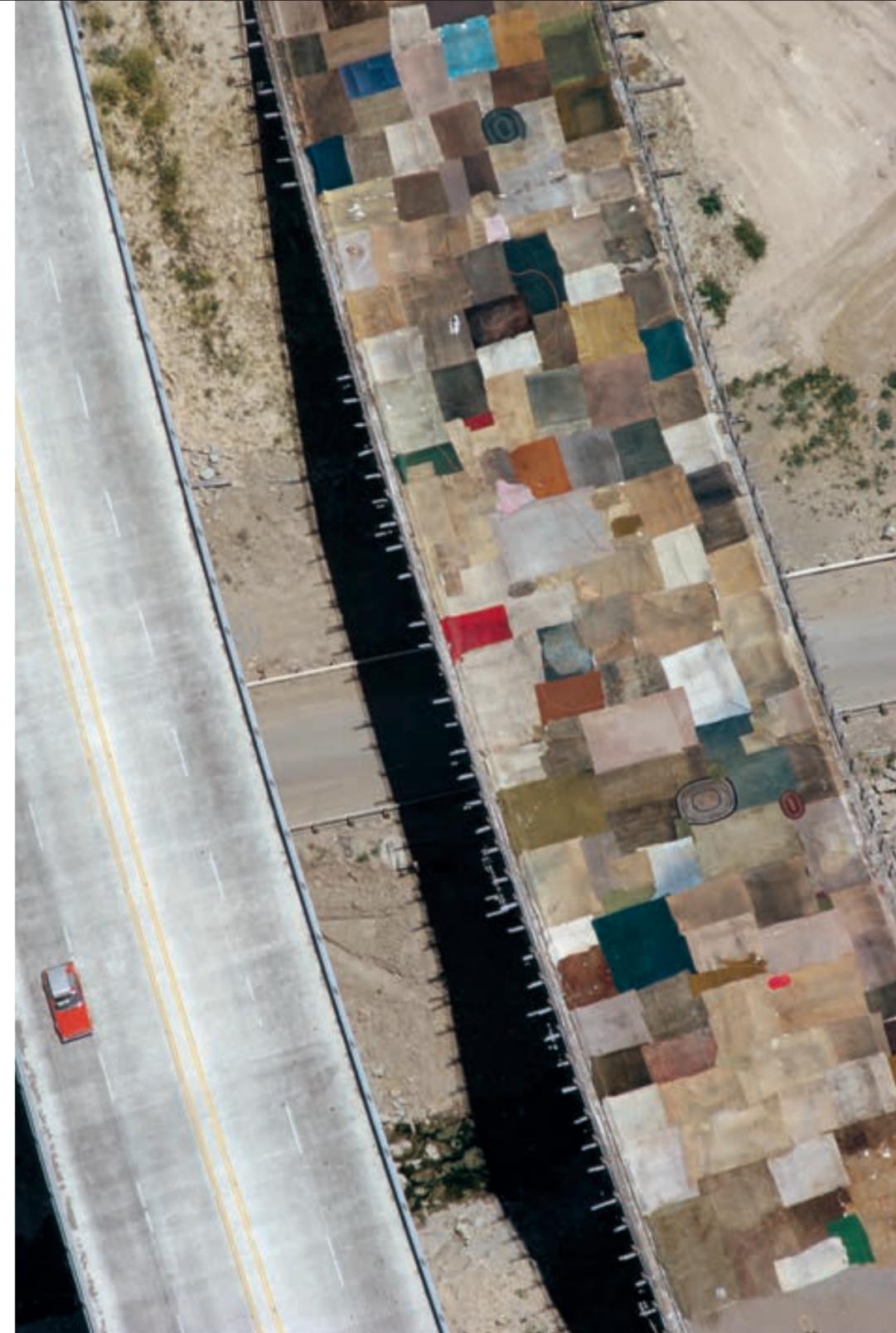


Georg Gerster, 1928 in Winterthur geboren. Er studierte Germanistik und arbeitete als wissenschaftlicher Redaktor. Seit den Sechzigern dokumentierte er in Flugbildern archäologische Stätten in über hundert Ländern aller Kontinente: von Stonehenge bis zur Chinesischen Mauer, von den Tempeln von Abu Simbel, die dem Assuan-Staudamm weichen mussten, bis zu aztekischen Kultstätten und monumentalen Steinzeichnungen in der Wüste Kaliforniens. Aber auch Gebirge und Wüsten von oben, Küsten und Seen, Agrar- und Industrielandschaften hat er fotografisch festgehalten. Der Text entstammt dem Buch *Georg Gerster: Flugbilder*, das im Jahr 1985 erschien. Gerster wird von der Claude & Fabian Walter Galerie, Zürich, repräsentiert.



Reinigung industrieller Abwässer bei Baton Rouge, Louisiana, USA, 1982.

Auf der Klärlagune schwimmende Belüftungsturbinen saugen die Brühe aus der Tiefe an und versprühen sie; so mischen sie Luftsauerstoff in den Klärsee. Die Sauerstoffzufuhr regt Appetit und Vermehrungslust der Bakterien und Protozoen an, die die organischen Reste im Abwasser abbauen. Solche Klärlagunen, auf denen exotische Blumen zu erblühen scheinen, sind eine Augenweide. Europäische Abwasser-spezialisten, die in ihren Kläranlagen auf viel engerem Raum in viel kürzerer Zeit Abwässer hochgradiger reinigen müssen, rümpfen darüber freilich die Nase. Einstufige Abwasserreinigung — Belüftung und Absetzen des Klärschlammes in einem einzigen Becken — halten sie für mittelalterlich. Ihr Wirkungsgrad ist gering, und das in den Fluss — hier in den Mississippi — abgegebene Wasser belastet mit düngenden Salzen den Unterlauf. In die europäische Kritik mischt sich auch etwas Neid. Der Landverschleiss derartiger Klärlagunen macht im dünn besiedelten Amerika wenig Kopfzerbrechen.



Brückenbaustelle bei Santa Barbara, Kalifornien, USA, 1974.

Ein Bild von Paul Klee im Grossformat? Alte Teppiche, die mindestens einmal täglich genässt werden, halten die frisch betonerte Fahrbahn feucht; die Schnüre und Seile, mit denen die Teppiche zusammengebunden waren, liegen einfach so herum — ein besonders raffiniertes Bildelement. Beim Erhärten von Beton verkitten sich Kies und Sand mit dem allmählich auf chemischem Weg entstehenden Zementstein. Dazu ist Wasser nötig, und es wird Wärme frei. Um einen guten Beton zu erhalten, schützt ihn der Bauingenieur vor Wasserverlust und schneller Abkühlung. Ganz besonders schaden dem jungen Beton direkte Sonnenbestrahlung und Zugwind; sie können Schwindrisse verursachen. Ich nehme allerdings an, dass die kalifornischen Brückenbauer inzwischen den Schutz des jungen Betons modernisiert haben. Anstelle der Teppiche vom Flohmarkt sind spezielle, wärmedämmende Matten auf dem Markt. Mit Sicherheit war aber das altmodische Verfahren malerischer, die Spezialmatten werden nur in einer einzigen Farbe angeboten.



Das Dorf Labbézanga auf einer Insel im Niger, Mali, 1972.

Perlenschnüren gleich schlingen sich die Getreidespeicher durch die Dorflandschaft. In den Speichern halten sich Reis und Hirse bis zu drei Jahre. Die amphorenförmigen Behälter aus Lehm, manche hüttenhoch, werden durch eine obenseitige Öffnung gefüllt und geleert. Steinplatten und Steinsplitter, die wie Stacheln aus dem Speicherleib hervorragen, erleichtern das Erklettern. Die Dörfler, sesshaft gewordene Angehörige des Songhai-Volks, bewohnen in der Mehrzahl noch das hier traditionelle Rundhaus aus Lehm mit einem halbkugelförmigen Strohdach. Indes ist auch in Labbézanga das Terrassendachhaus aus der Formenwelt islamisch-arabischer Architektur im Vormarsch: Sein Besitz erhöht das gesellschaftliche Ansehen.



Müllkippe für Abfallfrüchte bei Homestead, Florida, USA, 1982.

Die Kürbisse und Tomaten genügten den Markterwartungen nach Grösse, Form, Farbe oder anderen Verbraucherkriterien nicht und wurden deswegen zum Verrotten angeschüttet; jedes Hügelchen entspricht einer Lastwagenladung der als unverkäuflich ausgeschiedenen Früchte. Kompostierung ist nicht beabsichtigt, die in der Landschaft leuchtende Müllkippe signalisiert pure Verschwendung.

Die Swissair-Plakate

Ein Werkstattbericht.

Text und Bilder GEORG GERSTER

Die ersten Flugbildplakate der Swissair erschienen im Frühjahr 1971, die letzten Anfang 1996. Sie prägten den optischen Auftritt der Fluggesellschaft bis zum 2. Oktober 2001 – jenem Tag der Schmach, der das eidgenössische Vokabular um das Wort Grounding bereicherte.

Die Swissair startete im Mai 1971 mit acht Plakaten: Afrika, Nordafrika, USA, Philippinen, Argentinien, Kanada, Brasilien, Kalifornien. Ihr Schöpfer war Emil Schulthess, Fotograf und Gestalter von Weltruf. Er hatte zuvor in meinem Flugbildarchiv taugliche Motive ausgesucht. Art Director Fritz Girardin, der die Plakate betreute, setzte auf Schulthess – wegen der herausragenden Professionalität seiner Arbeit, das vor allem. Listig rechnete er aber auch mit dem Bonus von Schulthess' Namen, der ihm und seinem Vorgesetzten, Bert Diener, zuständig für die Corporate Identity, helfen sollte, die doch sehr andere, neuartige Plakatidee bei der Geschäftsleitung durchzuboxen.

Diese erste Serie der Plakate trug den von Rudolf Bircher gestalteten Namenszug und das Pfeilsignet, die seit 1951 das Erscheinungsbild der Swissair prägten. Das gewählte Druckverfahren (Offset) hatte damals schon einen hohen Stand erreicht, aber die Kleinbildvorlagen stellten trotzdem eine Herausforderung dar. Emil Schulthess und sein Atelierkollege, der Grafiker Hans Frei, kitzelten bei der Drucküberwachung das Letzte aus dem Verfahren heraus. Die Plakate waren auf Anhieb ein Erfolg. Die Medien würdigten den Hochseilakt zwischen Information und Abstraktion als eine neue Form der Reisewerbung. Das angesehene *Magazin des Zürcher Tages-Anzeigers* widmete den ersten acht Plakaten die Titelseite und einen Artikel, den es unter einen Satz von Albrecht Dürer stellte: «Die Kunst ist in der Natur, man muss sie nur herausreissen» – wobei das martialisch anmutende Herausreissen nur Herauszeichnen meinte. Die Plakate waren nicht für den öffentlichen Aushang gedacht. Als Wandschmuck in Innenräumen, einzeln oder seriell, diffundierten sie trotzdem überraschend schnell ins öffentliche Bewusstsein. Kaum ein Schulhaus der Schweiz, das nicht einige Plakate im Treppenhaus, in den Gängen oder dann doch wenigstens im Geografiezimmer zeigte. Für meine schulpflichtigen Kinder (und damit auch für mich) kein ungetrübtes Vergnügen. Die ewig wiederkehrende, als peinlich empfundene Frage «Sind denn das nicht Bilder deines Vaters?» machte sie sauer. Geplant war ursprünglich eine offene Folge von zwölf bis achtzehn Plakaten. Die Reihe wuchs aber schnell auf zwanzig Poster an.

Im Hinblick auf die Erneuerung der Flotte und das im Jahr 1981 anstehende 50-Jahr-Jubiläum beauftragte die Swissair den Basler Künstler und Designer Karl Gerstner mit einer neuen Flugzeugbemalung. Gerstner antwortete mit einem umfassenden Kommunikationskonzept, einer grafisch-typografischen Verjüngung an Haupt und Gliedern. Gerstner verordnete der Swissair den Marktauftritt als Einheitsmarke, von der Bemalung der Flotte bis zu der grafischen Gestaltung der nebensächlichsten Drucksache. Jetzt nennt man das

Branding. Gerstners Lösungen gelten noch immer als vorbildlich. Den Schriftzug gestaltete er aus einer frei verfügbaren Schrift, als Signet wählte er das Hoheitszeichen, das Schweizerkreuz, in einem zinnoberroten Rhomboid. Zinnoberrot wurde die Swissair-Farbe schlechthin. Ab 1979 erschienen die Plakate mit dem neuen Schriftzug in der von Gerstner gewählten Auszeichnungsschrift, der Futura fett. Dagegen sucht man auf den Plakaten der zweiten Serie das Signet vergebens. Weshalb das Schweizerkreuz im Rhomboid, das auf den Heckflossen aller Flugzeuge prangte, auf den Plakaten weggelassen wurde? Fritz Girardin, der für die Umsetzung der gerstnerschen Vorgaben zuständig war, erinnert sich nicht mehr, welche Überlegungen zum Verzicht auf das Signet führten. Er gibt nur zu bedenken, dass das Schweizer Hoheitszeichen auf einem Plakat, das mit *California* betitelt ist, oder mit *Brazil* oder mit *West Africa*, doch wohl nur Verwirrung gestiftet hätte.

Die Erstauflage der Plakate betrug jeweils vier- bis fünftausend Exemplare. Manche erlebten aber mehrere Nachauflagen. Neudrucke wurden jeweils auf den letzten grafischen Stand gebracht. Die zweite Serie mit dem neuen Schriftzug erweiterte das Total um vierzehn neue Motive. Ausserdem schlüpfen achtzehn Plakate der ersten Serie bei der Wiederauflage in das neue grafische Kleid.

Unnötig hinzuzufügen: Die Erstellung der Bildvorlagen auf allen Kontinenten war ein Traumjob. Ich hatte bei der Motivsuche freie Hand; zu berücksichtigen waren auch Destinationen, die nicht oder noch nicht zum Streckennetz der Gesellschaft gehörten. Dabei wurden manchmal ungewöhnliche Formen der Zusammenarbeit erprobt, die die Kosten senkten und gleichzeitig den werblichen Ertrag vergrösserten. Mit dem Auftrag für ein Australienplakat beflog ich den Inselkontinent. Ansett Airlines, die australische Partnergesellschaft der Swissair, stellte mir beliebig viele Freiflüge auf ihrem inländischen Streckennetz zur Verfügung, als Entgelt für das Recht, später in ihrer Bordzeitschrift sämtliche Plakatkandidaten präsentieren zu dürfen, die ich der Swissair vorschlagen würde. Wenn ich auf Linienflügen aus dem Kursflugzeug mögliche Kandidaten erspäht hatte, charterte ich nach der Landung ein Kleinflugzeug, um sie aus geringer Flughöhe festzumachen.

Die Kandidaten führte ich regelmässig Fritz Girardin und Emil Schulthess in dessen Atelier vor. Diese Projektionssitzungen *en petit comité* erfüllen mich noch heute mit Staunen. Gesprochen wurde fast nichts. Meinungsverschiedenheiten gab es keine, Diskussion schien unnötig – kaum erschien das Bild auf der Leinwand, war Ja oder Nein klar. Schulthess konnte ein Ja-Dia ohne ein einziges Wort auf den Ja-Stapel legen, so selbstverständlich war allen, wohin es gehörte – oder er begleitete es mit einem Kraftwort aus dem Wortschatz seines Lobs: «Ein Hammer!» Über die Zielvorstellung bei der Auswahl bestand von Anfang an Einigkeit: Länder oder Erdteile, für die ein Plakat vorgesehen war, sollten mit einem Flugbild weniger gezeigt als



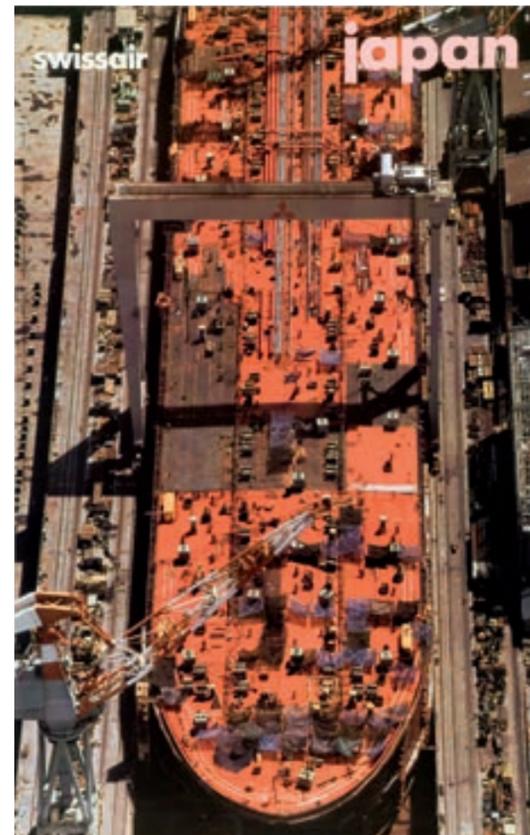
vielmehr assoziativ beschworen werden; die optische Neuformulierung eines bekannten Wahrzeichens – eines mühelos identifizierbaren Denkmals etwa – war als Notlösung verpönt. Es ging also stets mehr um Finden als um Erfinden. Allerdings, das fanden wir bald heraus, genügte mitunter der glücklichste Fund, ein grafisch rundum befriedigendes Bild aus dem anvisierten Bestimmungsland, noch nicht. Wir alle, ob wir je dort waren oder nicht, hegen zum Beispiel von Brasilien eine Vorstellung, aber diesem Brasilien der Seele widerspricht vielleicht ein belegbar in Brasilien gefundenes Motiv. So musste sich jeder Fund in einem schwer artikulierbaren emotionalen Erwartungsfeld bewähren. Da sich dieses Ambiente mit der Zeit wandelt, war Flexibilität angesagt. Die Stadtautobahnen von Los Angeles auf dem USA-Plakat der ersten Stunde weckten anfangs nur Begeisterung: Solche Freeways konnten, glaubten auch Verkehrsfachleute, Grossstädte lebenswert erhalten. Auf die Euphorie folgte bald der Kater. Die Benutzer dieser Betonspaghetti lasen jetzt im Stau auf dem Stossstangenkleber des Vorderfahrzeugs: «Denk an die Zeit, als Sex schmutzig und Luft sauber war.» Swissair zog das Plakat zurück.

Berührungsängste hatten wir bei der Kandidatenkür wenige. Japan, in der Tourismuswerbung sonst eher mit Kimonos und Kirschblüten lockend, durfte durchaus mit dem Flugbild eines Grosstankers im Baudock evoziert werden. Ich erinnere mich lediglich an zwei Fälle, bei denen uns der Mut verliess. In der mesopotamischen Tiefebene, im Irak, hatte ich eine Erosionsstruktur aufgespürt, einem Tatzelwurm nicht unähnlich. Sein Signalwert prädestinierte das Bild

zum Plakatsujet. Sobald man sich aber über dem drachenähnlichen Gebilde die Angabe der Destination oder Region – Mittlerer Osten – gedruckt vorstellte, machte sich das an und für sich harmlose Bild zum Komplizen unterschwelliger Ängste und wirkte bedrohlich – kaum der Sinn von Reisewerbung! Wir verzichteten. Beim zweiten Verzicht – auf ein Plakat mit dem Grasbild des Riesen von Cerne Abbas in England – nahmen wir Rücksicht auf die zu erwartende Prüderie der Geschäftsleitung und des Publikums. Stossstangenkleber hin oder her – Sex war doch noch nicht ganz so sauber, wie es die Luft einmal gewesen war.

Ich hatte später die Genugtuung, den priapischen Riesen in dem Buch *Flug in die Vergangenheit* (Schirmer/Mosel, München 2003) als Bild 210 und den Tatzelwurm aus dem Irak in dem Buch *Weltbilder* (Schirmer/Mosel, München 2004) als Bild 64 unbelastet von Posterskrupeln gedruckt zu sehen.

Im Jahr 1996 lancierte die Swissair eine dritte und letzte Serie von Flugbildplakaten. Auf drei Plakaten der zweiten Serie wurde anlässlich einer Neuauflage die Beschriftung um das Schweizerkreuz im Rhomboid erweitert. Gleichzeitig produzierte die Werbeabteilung zehn Plakate mit neuen Motiven aus meinem Bildarchiv. Auch hier verwendete sie den von Gerstner geschaffenen Namenszug mit dem Signet des Schweizerkreuzes im Rhomboid. Indes: Grafischer Griff und typografischer Pfiff waren nicht mehr die alten. An der für die Bezeichnung des Reiseziels, der Länder und Erdteile, gewählten Schrift hätte der Purist Gerstner wenig Freude gehabt. Aber seine



Gralshüter arbeiteten da ja schon eine Weile nicht mehr bei der Firma. Fritz Girardin war 1985 in den Ruhestand gegangen, Emil Schulthess starb 1996 nach langer, schwerer Krankheit. Die Erarbeitung dieses Werkstattberichts mutete zeitweilig wie archäologische Spatenarbeit an. Mit der Swissair ist 2001 auch ihr zentrales Archiv untergegangen. Bei der Spurensicherung erwiesen sich zwei Artikel in den Nummern 180 (1975) und 237 (1985) der Zeitschrift *Graphis* als hilfreich. Vor allem aber profitierte ich von Fritz Girardin, der meine eigenen lückenhaften Erinnerungen mit den seinigen vervollständigte. Und sie mitunter auch berichtigte. Für die Plakate, ihre Entstehung sowie auch ihre Archäologie schulde ich ihm ein Übermass an Dank.

Torkelflug Ich erinnere mich: Sudan, 29. Januar 1963. Mein erster Fotoflug. Ich habe in Khartoum eine Cessna 172 mit einem schwedischen Piloten gemietet. Ich will die Tempel, Pyramiden und Festungen des antiken Nubien vom vierten bis zum zweiten Nilkatarakt oberhalb von Wadi Halfa dokumentieren. Nahe dem dritten Katarakt, bei Soleb, untersucht und restauriert eine Expedition unter Michela Schiff Giorgini das grosse Heiligtum von Pharao Amenophis III. Frau Schiff Giorgini hat ihre Verdienste als Archäologin, als Gastgeberin in ihrem Wüstencamp ist sie unübertroffen. Ein Martini ohne Olive, undenkbar. Auf den ersten Flugzeugführer, der bei ihrem Camp aufsetzt, wartet im Kühlschrank eine Flasche Whisky. Wie wir uns Soleb nähern, erzähle ich – unvorsichtigerweise – meinem Piloten von dieser Oase des Komforts und dem für die erste Landung ausgesetzten Preis. Er ist nicht mehr zu halten. Mit Bettlaken zeigen ihm die Archäologen bei der Landung auf der Holperpiste die Windrichtung an. Aber Kühlschrank und Flasche findet der Durstige ohne weitere Unterstützung.

Wir werden gefeiert wie Charles Lindbergh nach der Atlantiküberquerung; die Bewohner umliegender Dörfer strömen zusammen,

ein Kleinflugzeug sehen sie zum ersten Mal. Mit einer Stunde Verspätung hebt die Cessna, längst überfällig, wieder ab und torkelt, ich kann es nicht anders sagen, die letzten zweihundert Kilometer bis zum Ziel. In Wadi Halfa behändigt die Polizei den Piloten im Suff und sein Flugzeug.

Achtung: Piranhas Ich erinnere mich: Bei Manaus, 3. März 1979. Wir fliegen in einer mit Schwimmern ausgerüsteten Cessna 182 über dem grünen Meer Amazoniens. Ich habe am Vortag für eine Anzeigenkampagne der Air France den Zusammenfluss des Rio Negro mit dem Amazonas fotografiert. Jetzt sind wir – neben mir der Pilot, ein kanadischer Missionar; auf dem Rücksitz ein französisches Ehepaar, Marc und Chloé – auf einer ethno-archäologischen Flugerkundung über den Wohngebieten der Waimairi- und Akroairi-Indianer. Da sich die brasilianische Regierung bei ihrer Indianerpolitik nicht gern in die Karten schauen lässt, und schon gar nicht von oben, hat es der Missionar-Pilot vorgezogen, den Flug nicht anzumelden und sich unter dem Radar des Flughafens von Manaus davonzuschleichen. Wir sind ganz auf uns allein gestellt, niemand weiss, wo wir sind. Plötzlich klopft mir Marc auf die Schulter. Ich möge dem Piloten auf Englisch mitteilen, dass Chloé muss. Dringend. «Chloé must pee.»

Der Gottesmann am Steuer nimmt es gelassen, sucht sich einen stimmungsvollen Nebenfluss aus, wassert und bringt das Flugzeug auf einer Sandbank zum Stehen. Er löst die Angelrute aus der Halterung, er will von dem ungeplanten Boxenstopp profitieren. Diskret kehren wir Männer Chloé und dem Flugzeug den Rücken. Chloé tut, was sie tun muss, aber leider tut das Flugzeug während dieser Zeit, was es keinesfalls darf. Es löst sich von der Sandbank und driftet langsam in den Fluss hinaus. Gestrandet auf einer Sandbank inmitten eines Flusses, der sicher von gefräßigen Piranhas nur so wimmelt, ohne Verbindungsmöglichkeit zur Aussenwelt und von dieser

auch nicht vermisst – unsere Lage könnte ungemütlicher nicht sein. Doch behält unser Fischer-Pilot einen klaren Kopf. Mit gezieltem Wurf angelt er das entgleitende Flugzeug und holt seinen Fang behutsam, unendlich behutsam ein. Nie vorher habe ich mir über die Reissfestigkeit von Angelleinen so viele Gedanken gemacht.

Ehre dem Alter Ich erinnere mich: Nanjing, Mitte Juni 1987. Ich soll für einen australischen Verleger in Zusammenarbeit mit einem chinesischen Staatsverlag China von oben fotografieren. Ich bin auf Fluggerät angewiesen, das mir die Streitkräfte zur Verfügung stellen, Mietflugzeuge und Chartermaschinen gibt es im Reich der Mitte nicht. Auf einem Militärflugplatz bei Nanjing werde ich erstmals des Apparates ansichtig, den mir die chinesische Luftwaffe für meine Arbeit zugedacht hat. Die Antonow An-2 ist ein sowjetisches Flugzeug der Vierzigerjahre, das in China nachgebaut wird. Der Doppeldecker mit Sternmotor, der grösste einmotorige Doppeldecker in der Geschichte des Flugzeugbaus, sieht akkurat aus wie ein monumentales Sprühflugzeug; fraglos ist er ein Oldtimer. Was Wunder, dass mein Herz sinkt und meine Stimme sich hebt. «Dieses Ding muss dreissig Jahre alt sein!» «Nein, nein», beruhigen mich meine Begleiter. «Mehr ... älter.» In ihrer Antwort schwingt der chinesische Respekt für hohes Alter mit. Es gewährleistet anscheinend selbst bei Flugzeugen erhöhte Zuverlässigkeit.

Auch sonst tue ich mich mit dem Veteranen An-2 schwer. Die Vorstellungen der Militärs von Sicherheit sind eher lax. Sie erwarten von mir, dass ich während des Flugs im Rahmen der geöffneten Tür stehe, leicht vornübergebeugt, um überhaupt hinaussehen zu können – und das ohne ausreichende Sicherung durch ein Gurtwerk. Mir fällt plötzlich ein Passus meines Vertrages ein: «Das Leben muss stets der bestmöglichen Fotografie untergeordnet bleiben.» Eigentlich habe ich bis jetzt angenommen, dass erst die Übersetzung die wohl-

meinende Sorge des chinesischen Originals um Leib und Leben des Fotografen in ominöse Unbekümmertheit verkehrt hat. Trotzdem riskiere ich einen kurzen Stehflug über das Mausoleum des Sun Yatsen. Heil zurück, bestehe ich aber für kommende Flüge auf einer Sitzgelegenheit. Mein Wunsch ist meinen Begleitern Befehl. Den zweiten Flug absolviere ich tatsächlich sitzend – in der gähnd offenen Tür auf einem Kindergartenhocker. Der ist mehr schlecht als recht verankert, und in der mir aufgezwungenen fötalen Haltung sehe ich kaum über meine Knie hinweg. Also äussere ich nach der Landung meinen dringenden Wunsch nach einer massiveren, gediegeneren, widerstandsfähigeren, einladenden, komfortablen, dem unverkrampften Sitzen förderlichen Erwachsenenbestuhlung. Mein Übersetzer, nie um eine blumige Verdeutlichung verlegen, leistet offenbar bei der Übermittlung meines Forderungskatalogs ganze (Polster-)Arbeit. Beim nächsten Ausflug wartet auf mich in der klaffenden Tür statt des Kinderstühlchens ein feudaler, formidabler Klubsessel – eine in der Geschichte der Luftfahrt wohl einmalige Lösung. Ich weigere mich freilich, deren Pionier zu werden; der schwere Sessel ist so schlecht gezurrt, dass bei einer jähen Änderung der Fluglage er mit samt seinem Insassen ins Leere rutschen würde.

Meine Auftraggeber hatten zuletzt ein Einsehen und stellten mir Grosshubschrauber zur Verfügung. Der Fauteuil flog also nicht. Aber Turbulenzen sind der Stoff meiner Albträume. Und da kommt der Klubsessel aus dem chinesischen Offizierskasino abwechselnd mit einigen Jeroboam-Weinflaschen aus dem Burgund vor.

... aber darüber ein anderes Mal.



Vernetztes Dorf zwischen Natronsee und Serengetisteppe, Tansania, 1984.

Die Bewohner haben das Gelände zwischen Hütten und Häusern mit einem Wegnetz überzogen, das viel über ihre Beziehungen zueinander verrät; zum Einsamen führt keine Strasse. Kommunikationsforscher, Sozialwissenschaftler und Völkerkundler werden zu Fährtenlesern der besonderen Art, wenn sie die Pfade unter die Lupe nehmen, die das Trampeltier Mensch dem Boden einprägt