

**Zeitschrift:** Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

**Herausgeber:** Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

**Band:** 50 (1999)

**Heft:** 3: 2000 Meter über Meer = 2000 mètres au-dessus de la mer = 2000 metri sopra il mare

**Artikel:** Alpenflug : mit der Crossair von Basel-Mulhouse nach Venedig

**Autor:** Gadiant, Hansjörg

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-394124>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Hansjörg Gadiant

## Alpenflug

Mit der Crossair von Basel-Mulhouse  
nach Venedig

Der Flug ist verspätet; geschenkte Zeit in einer hässlichen grauen Abflughalle. Dort steht – lebensgross – der Marlboro-Mann: Jeans, lederne Beinkleider, kariertes Hemd. Es fehlt der Hut, dafür trägt der Cowboy Flügel, schwanenweisse Federn, echte Schwingen, Spannweite zweieinhalb Meter, mit Riemen und Gurten am Rücken befestigt. Er schaut schräg nach rechts aus dem Bild, grinst vage und hält nur einen Moment lang noch still für den Fotografen. Im nächsten Augenblick wird er sich auf sein Pferd oder gleich in die Luft schwingen. Er wird davonreiten in die Weiten des wilden Westens oder entfliegen in die grenzenlose Freiheit über den Wolken, als Ikarus und Marlboro-Mann. Bildlegende: «Pour Paul Merignac à Saint-Brice nous bâtissons le septième ciel». Es ist ein Bauer aus dem Elsass, der die Kleidung eines amerikanischen Cowboys und die Flügel einer griechischen Legende angelegt hat. Das Plakat dient dazu, einem internationalen Publikum zu erklären, dass aus dem Regionalflughafen in Basel-Mulhouse der «EuroAirport» werden soll. Für uns dagegen verkörpert dieser Ikarus-Marlboro in doppelter Form einen grossen Mythos, den Freiheitssucher.

Auf 2000 m Flughöhe ändert sich die Wahrnehmung. Die Landschaft wird flach, wird im Wortsinn zum Plan. Eine zweidimensionale Städtebauer-Sicht ersetzt die alltägliche Wahrnehmung der Landschaft als dreidimensionaler Lebensraum. Was unten eine in die Tiefe gestaffelte Vedute mit Vorder-, Mittel- und Hintergrund ist, wird von oben gesehen eine abstrakte Karte der Landschaft. Im Austausch dafür gewinnen die Wolken mit zunehmender Höhe an Plastizität, wandeln sich von weissen Schlieren auf blauem Grund zu hoch aufgetürmten Gebirgen von beeindruckenden drei Dimensionen. Je höher das Flugzeug steigt, desto flacher wird unten die hügelige Landschaft, bis alle Details verschwinden. Ein grosser Überblick, neue Ein- und Ansichten erschliessen sich dem Fliegenden.

Dass Siedlungen und Städte verplante, aufgeteilte und höchst kontrollierte Gebiete

sind, weiss aus Erfahrung auch, wer nicht fliegt. Vom Flugzeug aus wird zusätzlich klar, dass auch ausserhalb der Siedlungen kein Millimeter auf dieser Karte einer Kulturlandschaft mehr unkontrolliert ist. Jeder Quadratmeter Acker oder Wiese ist eingeteilt und abgegrenzt, in unterschiedlichen Braun-, Grün-



und Gelbtönen einheitlich genutzt. Dazwischen stehen die dunkelgrünen Flächen, die wie Wald aussehen, aber nur die Holzäcker der Forstwirtschaft sind, Rottannen in Reih und Glied. Vom dunklen unbekanntem Wald ist ebenso wenig geblieben, wie von der unberührten Natur. Wo würde hier der Marlboro-Mann in den Sonnenuntergang reiten? Ist das nicht das Labyrinth des Minos, dem Ikarus entflohen? Hier oben wird klar, dass es unterhalb 2000 m keine Freiheit mehr gibt.

Ikarus stürzte, das Wachs seiner Flügel von der Sonne geschmolzen, der Marlboro-Mann starb, seine Lungenflügel von Teer und Nikotin vergiftet. Der Mythos des freien Mannes ist verwaist. Lebt er im Piloten weiter, dem

1 Marlboro-Mann mit Ikarusflügeln. – Reklamebild für den Flughafen «EuroAirport» in Basel-Mulhouse.

Mann, der im Cockpit den Flug des Silbervogels durch die grenzenlose Freiheit über den Wolken bestimmt? Sind die Piloten die Freiheitshelden unserer Tage? Antoine de Saint-Exupéry war ein leidenschaftlicher Pilot und ein Mann, der es am Boden kaum aushielt. Wenn er nicht fliegen konnte, wurde er un-ausstehlich. Er brauchte das Gefühl, von allen irdischen Verpflichtungen entbunden zu sein und sich frei in die Lüfte schwingen zu können. Dieser Drang nach ungebundener und unbeschwerter Existenz, losgelöst von aller Erdschwere wird in der Jungschen Psychologie auf den Archetypen des «*puer aeternus*» zurückgeführt. Die Psychoanalytikerin Marie-Louise von Franz hat dem Thema ein ganzes Buch gewidmet und nimmt Saint-Exupéry als prominentes Beispiel für einen sogenannten ewigen Jüngling. In ihm lebe das Kind weiter, das nicht erwachsen werden will, das ewig frei umherziehen und keine Bindung eingehen will. Das komme bei Frauen und Männern vor. Vor allem aber sind es Buben, die zum ewigen Jüngling heranwachsen und dann nicht selten von einer Pilotenlaufbahn träumen. – Aber, von vollkommener Ungebundenheit träumen und Pilot sein, sind zwei sehr verschiedene Dinge.

Im Cockpit unserer Maschine sitzt links der Captain, rechts der Copilot. Auf dem Weg nach Süden wird der Copilot die Maschine fliegen, auf dem Rückweg der Pilot. Von hinten dringt das Brummen der Motoren. Die Stewardess tippt dem Captain auf die Schulter und gibt das Zeichen: Daumen nach oben. In der Kabine alles in Ordnung. Dasselbe Zeichen vom Mann am Boden. Funkkontakt zum Tower. «*Cicogna six-o-two*» ist startbereit. Die Maschine rollt zur Bahn. Der Captain hält eine mit «*Procédures normales*» betitelte Checkliste in der Hand. Routinier-rhythmisch liest er die Fragen ab. Der Copilot, nach einem Blick auf die jeweilige Anzeige, gibt die kurze Antwort: «*vérifié*», «*exécuté*», «*taxi sur on*», «*effectuée*», «*c'est dégagé*»... Der Dialog ist streng geregelt. Ablauf und Inhalt sind auf der Checkliste wörtlich vorgegeben und müssen genau so gesprochen werden. In den Headsets und in der Decke des Cockpits sind Mikrophone eingebaut, die alle Gespräche für die Black-Box aufzeichnen. Keine Abkürzungen, kein «*hmh*» statt eines «*ja*», kein slang, keine Witze. Hinter uns die Kabinenansage: «*fasten your seatbelts... tables in upright position...*» Festgelegte Texte auch dort, genaue Vorschriften, routinierte Abläufe, exakt eingehalten. Das alles dient der Sicherheit. Im Notfall müssen die Passagiere ungehindert die Maschine verlassen können. Auch der formelhafte Dialog der Piloten dient der Sicherheit, genauso wie der Funk-

kontakt zum Tower, genauso wie die klare Hierarchie, die vorgegebenen Entscheidungsbefugnisse zwischen Pilot und Copilot.

Am Rand der Rollbahn schlägt sich ein Hase seitlich ins Gras. Für die Piloten kein entzückender Anblick, sondern ein Sicherheitsrisiko. Hasen – oder Kaninchen – bauen unterirdische Gänge und fressen dabei die Kabel der Pistenbeleuchtung. – Hase? rabbit, lapin, Kaninchen, hare, lièvre? Französisch ist die Muttersprache der Piloten, Englisch ist die Sprache der Fliegerei. Deutsch, Italienisch und überwiegend Schweizerdeutsch sind die Sprachen der Passagiere auf diesem Flug. Europäischer Alltag spricht aus dieser Mischung, ebenso aus den laxen Passkontrollen und den durchgängig dreisprachigen Ansagen. «*Cicogna six-o-two's ready for take off.*» *Cicogna six-o-two* ist dieser Crossair-Europe Flug von Basel-Mulhouse nach Venedig-Tessera. Der Copilot sitzt rechts, zieht also den Steuerknüppel mit der linken Hand zu sich heran; alle Einrichtungen im Cockpit sind doppelt vorhanden, über die Mittelachse gespiegelt. Der Storch, der Saab 340 Cityliner, hebt den Schnabel und hebt ab.

Wie fliegt ein Flugzeug? So ähnlich wie ein Wasserkifahrer auf dem Wasser? – Man frage den Piloten. «*Mais pas du tout! Pas-du-tout!*» In seiner Stimme mischen sich Entrüstung über die naive Frage und die Freude, das jetzt ein für allemal zu klären: Es ist der Unterdruck oberhalb des Flügels, der die Maschine anhebt. Seine Illustration ist anschaulich. Er hält einen seiner verschiedenen Kontrollzettel zwischen beiden Händen gespannt vor den Mund und bläst auf die Kante des schlaff herabhängenden Blattes. Sobald der Luftstrom stark genug ist, hebt sich das Blatt. Voilà. Wir haben genug Höhe erreicht um abzudrehen. Auf dem künstlichen Horizont verdrehen sich die Linien, draussen kippt die Landschaft.

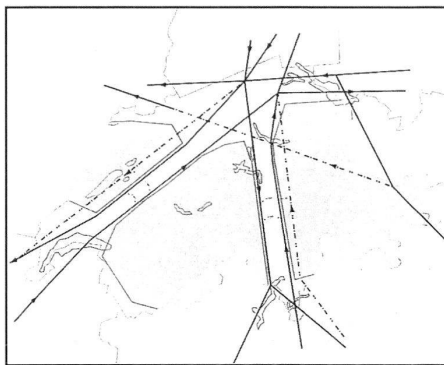
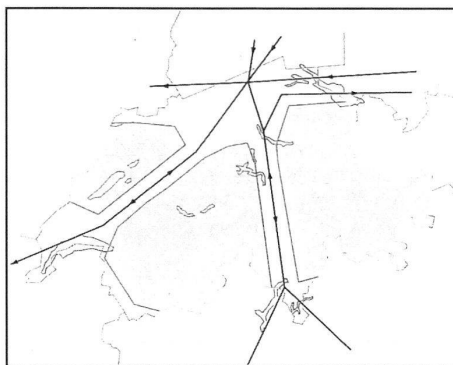
Wir wollen nach Venedig. Schauen die Piloten jetzt einfach auf den Kompass und halten Richtung Süden? – Wir ahnen es: *Mais pas du tout!* Die Freiheit über den Wolken ist alles andere als grenzenlos, der Luftraum ist vermessen, vergeben und genau kontrolliert. Schon entlässt uns der Tower Basel und übergibt uns der zuständigen Kontrollstelle. Die Stimme im Kopfhörer spricht Englisch mit einem starken schottischen Akzent. Jedenfalls klingt das so, wenn ein Schweizer Lotse sich mit rollendem R und geschlossenen Vokalen um Verständlichkeit bemüht und gleichzeitig eine etwas eigenwillige Sprachmelodie hat. Die Kontrollstelle Zürich kontrolliert ungefähr ein Umfeld von 200 Kilometern.

Swisscontrol heisst der dem Verkehrsminister unterstellte Betrieb, der den Schweizer Luftraum kontrolliert. Die Fluggesellschaften

sind schlecht auf die Firma mit der schwierigen Aufgabe zu sprechen. An den meisten Verspätungen sei die Kontrolle am Boden schuld. Zu viele verschiedene Kontrollstellen mit völlig unterschiedlichen, zum Teil dreissig Jahre alten Systemen versuchen den Luftverkehr zu organisieren. Ohne Zwischenfälle funktioniert das Ganze einigermaßen; bei Störungen oder in Ferienzeiten mit vielen zusätzlichen Charterflügen bricht das System immer wieder zusammen. Verspätungen kosten die Fluggesellschaften viel Geld und verderben die Stimmung an Bord. Verspätungen sind der einzige wirkliche Nachteil, den die junge Flight Attendant am Fliegen sieht. Sie

sien in Spalten, Mulden und Täler eingelegt spiegeln kleine Bergseen den Himmel. Es fehlen Siedlungen, Strassen und Ackergitter. Die wenigen Spuren des Menschen, die es in diesen hochalpinen Regionen gibt, hat die Flughöhe getilgt. Sie hat die Landschaft von ihren zivilisatorischen Zeichen gereinigt und lässt sie wieder unberührt erscheinen. Einen Gedanken lang erscheint sie als terra incognita. Der erste Wanderer wäre darin ein Entdecker, frei seine Schritte zu lenken, ohne Zäune, ohne Grenzen, ohne Regeln, er fände eine Art steiniges Marlboro-Land, weit und frei.

«Eiger, Mönch und Jungfrau.» Der Pilot zeigt auf eine Bergkette rechts oberhalb des



machen die Passagiere aggressiv und sorgen für dicke Luft in der Crew und in der Kabine. Aber abgesehen davon ist der Beruf ein Wirklichkeit gewordener Traum, trotz der Routine, trotz der Arbeiten hinter den Kulissen, trotz der Belastung des Privatlebens. Warum? Neben ein paar anderen Gründen ist die wichtigste Antwort eine ganz einfache: das Fliegen selbst, «regardez donc!»

Der Blick aus dem Kabinenfenster fällt auf Bergmassive, teilweise von Wolken verschleiert, hoch aufragend, zerklüftet, scheinbar unendlich weit in die Tiefe gestaffelt, Schatten und Schneefelder im Licht der tief stehenden Sonne, die Alpen. Die Landschaft gewinnt hier ihre dritte Dimension zurück. Im Mittelland haben weder die Bäume und Häuser noch die flachen Hügelzüge eine Höhe, die im Vergleich mit der Flughöhe in Erscheinung tritt. Die Berge dagegen sind hoch genug, um auch aus 18000 Fuss Höhe als dreidimensionale Gebilde wahrgenommen zu werden. Sie zeigen sich in einer durch die Perspektive gesteigerten Plastizität und wetteifern darin mit den Wolken.

Oberhalb 2000 Meter gibt es keine Bäume mehr. Der Wald franst aus, Weiden treten an seine Stelle, gesäumt von Felsbändern und Geröllfeldern. Noch höher schliessen Schneefelder an und krönen die Spitzen. Wie Intar-

steuerknüppels. Was für ein Bild! Wie absurd, solchen Erscheinungen Namen zu geben! – «Lason, Basud, Olben, Rivel, Soson, Magia und Odina», heissen dagegen die Wegmarken des Himmels, wunderschöne abstrakte Wortschöpfungen. Wenn sich die Poesie der Fliegerei irgendwo erhalten hat, dann hier. Frei erfunden sind die meisten davon, in einigen klingt das Echo der Geografie auf Erden: «Aosta, Urnas, Ageri oder Delmo». Es sind die sogenannten Waypoints, an denen sich die Flugzeuge per Satellit und Radar orientieren. Auf einem der Bildschirme im Cockpit wird die Liste der Waypoints auf der geplanten Strecke angegeben. Der jeweils nächstliegende leuchtet rot auf. An ihm orientieren sich die Positionsangaben des Flugzeugs. «Odina» zum Beispiel liegt an der Schnittstelle des Lago Maggiore mit der Landesgrenze, «Magia» etwa 20km weiter nördlich über dem Maggiatal.

Der Schweizer Luftraum ist zum grössten Teil militärische Zone. Für den Flugverkehr existieren darin zwei Korridore mit je einer Route pro Flugrichtung. Der eine Korridor führt in Ost-West-Richtung vom Bodensee über das Zürcher Mittelland, die Juraketten bis zum Genfersee, der andere in Nord-Süd-Richtung von Basel über Zürich, den Vierwaldstättersee, über die Alpen bis zum Lago

2 Luftstrassen über der Schweiz: links das bisherige einspurige System mit Gegenverkehr, rechts neue Luftstrassen, doppelstrahig mit getrennten Verkehrsrichtungen. Die dunkel schraffierten Zonen sind militärischer Luftraum.

Maggiore. Rund 200 000 Flüge benutzen die Strecke in südlicher Richtung jährlich, das sind 600 pro Tag. Nur die Planung und Kontrolle der Leitstellen macht eine solche Nutzung der Strecken möglich. Abweichungen von Höhe oder Route werden sofort ange-mahnt. Manchmal lassen sich im Funkver-kehr solche Dialoge verfolgen: wie ein störrisches Kind wiederholt der Schweizer mit dem schottischen Akzent aus der Kontrollstelle Zürich seine Aufforderung, Falsche Flughöhe verlassen und wieder sinken. Immer wieder die selben zehn englischen Worte, bis der auf-geforderte Pilot endlich reagiert. So fliegen die Silbervögel am Himmel nicht frei nach Gutdünken und Wetterlage, sondern gelenkt und geführt, nach exakten Zeitplänen auf un-sichtbaren Schienen an ihre Bestimmungsorte. Nur manchmal werden die Schienen sicht-bar: als weisse Kondensstreifen.

Jenseits der Alpen übernimmt die Kon-trollstelle Milano. «Buon giorno, Cicogna Six-two-o». Eine andere Stimme, eine lockere Begrüssung, wieder englisch, jetzt mit einem italienischen Akzent und schneller gespro-chen. Eine dritte Stimme im Headset zer-hackt später Wörter und Zahlen zu Silbenrei-hen, die wie eine endlose Liste klingen, deut-lich und langsam genug zum Mitschreiben: «uan / faif / tu / em / eitsch / dsiro / uan». In der Schlange der Einzelsilben ganze Wörter: «bergamo / cumulus / scätteret / visibiliti». – Die wichtigeren Flughäfen in Norditalien haben ziemlich unterschiedliches Wetter heu-te. Der Pilot notiert sich die Daten von Vene-dig und gibt sie – in eine verständliche Spra-che übersetzt und mit den Angaben über Aus-sentemperatur und Flughöhe ergänzt – in die Kabine weiter. Dunst über Venedig, 22 Grad Celsius, Flughöhe 19 000 Fuss, Aussentempe-ratur minus 18 Grad Celsius. All die anderen Daten wären für die Passagiere kaum ver-ständlich. An die Dreissig Uhren hängen im Cockpit. Nur zwei zeigen die Zeit – Winter-zeit. Der Radarschirm zeigt einen roten Fleck rechts von Milano. «Sanderstoom» nennt die Wetterstimme das. Die Kontrollstelle und die Piloten beschliessen eine kleine Kurskorrek-tur. Ausweichen und trotzdem in der Kabine das Fasten Seatbelt-Zeichen einschalten. Eini-ge Ausläufer schütteln die kleine Maschine ein bisschen, auf den Frühstückstabletts rüt-teln die Tassen und Gläser ein wenig, harm-los.

«Venise Radar, Buon giorno». Die letzte Kontrollstelle übernimmt «Cicogna six-o-two.» Die Piloten bereiten den Landeanflug vor. Die Karte mit den Kennzahlen für die Landung zeigt das gegenwärtige Gewicht der Maschine: 10 500 kg. 500 kg Treibstoff hat das Flugzeug verbraucht. Das neue Gewicht

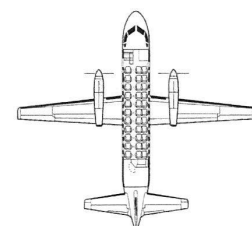
muss bei der Landung berücksichtigt werden, genauso wie die Vorschriften und Daten des Flughafens am Meer. Nach einer weiteren Checkliste wird der Wort-Wechsel für die Landung aufgeführt. Start und Landung sind die störungsanfälligsten Phasen eines Fluges, gemäss Statistik passieren hier die meisten Unfälle. Der Ernst und die Konzentration der Piloten, Rhythmus und Strenge von Frage und Antwort erinnern an einen Gebetsritus. Der Göttin Sicherheit wird hier gehuldigt. Sie verzeiht keine Fehler; jede Abweichung kann fatale Fehler haben. Die Beschränkung der Freiheit dient dem Überleben.

Der Radar in Venedig schreibt vor, auf wel-cher Höhe geflogen werden muss, wann wei-ter sinken in welchem Winkel erlaubt ist. Der Storch senkt die Nase, das Rollwerk fährt aus. Kurz vor dem Aufsetzen auf der Landebahn muss der Pilot den Copiloten nach seiner Entscheidung fragen: «Decision?» – Landen. Die letzte Flughöhe, auf der die Entschei-dung, zu landen oder die Maschine wieder hochzuziehen, noch möglich ist und gefällt werden muss, ist auf einer Karte vorgegeben. Für jeden Flughafen werden diese Karten ge-druckt. Auf ihnen sind auch alle anderen wichtigen Daten für die Landung verzeich-net: die Bahn, die Flughöhen und -winkel, die erforderliche Sichtweite und besondere Anga-ben wie diese: «Overflying Venice City and surrounding towns below 3000ft prohibi-ted.»

Auf 2000m sind grössere Schiffe schon leicht zu erkennen. Wie in Zeitlupe schieben sie sich über das unbewegte Wasser. In Vene-dig kommen sich Flug- und Bootshafen be-sonders nahe, so nahe wie die Sprache der Luftfahrt derjenigen der Schifffahrt. Mit weni-gen Ausnahmen ist es die gleiche: Man geht an Bord, ein Captain bestimmt den Kurs, Lotsen steuern die Landung im Hafen. Einst war die Schifffahrt Trägerin des Freiheitsmy-thos. Heute ist sie – wie die Fliegerei – schon lange nicht mehr frei, ist an Zeitpläne, Vor-schriften, Regelwerke und Fahrtrinnen gebun-den. Nur zwischen den Reihen von Holz-pflöcken nähern sich die Schiffe in der Lagu-ne der Serenissima. Weder auf Schiffen, noch im Flugzeug, noch auf dem Rücken seines isabellfarbenen Pferdes würde der Ikarus-Marlboro-Mann seine Freiheit finden. Eine Vermutung beschleicht einem: ... in den Ber-gen, oberhalb 2000 Meter, zwischen Wald-und Schneegrenze.

### Adresse des Autors

Hansjörg Gadiant, dipl. Arch. ETH, Zelglistrasse 21, 8127 Forch



3 Saab 340 Cityliner