

**Kurt Möser**

**Kurz und schlimm:  
Geschichten vom Scheitern  
zu Wasser und in der Luft**



*Ich studierte die Geschichte der Revolution. Ich fühlte mich wie zernichtet unter dem gräßlichen Fatalismus der Geschichte. Ich finde in der Menschennatur eine entsetzliche Gleichheit, in den menschlichen Verhältnissen eine unabwendbare Gewalt, Allen und Keinem verliehen. Der Einzelne nur Schaum auf der Welle, die Größe ein bloßer Zufall, die Herrschaft des Genies ein Puppenspiel, ein lächerliches Ringen gegen ein ehernes Gesetz, es zu erkennen das Höchste, es zu beherrschen unmöglich. Es fällt mir nicht mehr ein, vor den Pardegäulen und Eckstehern der Geschichte mich zu bücken. Ich gewöhnte mein Auge ans Blut. Aber ich bin kein Guillotinenmesser.*

Georg Büchner, Briefe

*Was sich abhebt, ist immer nur das durcheinandergehende Spiel verdeckter Kräfte. Ihnen nachzusinnen, sie zu fassen ...– diese Arbeit an der Ausdruckswelt, ohne Erwarten, aber auch nicht ohne Hoffnung –: etwas anderes hat die Stunde für uns nicht.*

Gottfried Benn, Zum Thema Geschichte

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
[dnb.dnb.de](http://dnb.dnb.de) abrufbar.

Der Kultur- und Technikhistoriker **Prof. Dr. Kurt Möser** war Konservator an einem süddeutschen Technikmuseum, lehrte Kulturgeschichte an der Universität Oxford und der Jawaharlal Nehru University in New Delhi, und lehrte und forschte bis zu seinem Ruhestand am Karlsruher Institut für Technologie. Möser hat viele Textarten ausprobiert, von Katalogtexten über eine populäre *Geschichte des Autos*, eine monumentale Habilitationsschrift über *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg*, kulturhistorische Essays in zwei *Grauzonen der Technikgeschichte*, und zwei literarische Werke. Zu seiner Pensionierung 2022 ist ein Sammelband mit 39 Aufsätzen erschienen, *Über Mobilität*.

© 2025 Dirk Friedrich

Verlag: BoD · Books on Demand GmbH, In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt,  
[bod@bod.de](mailto:bod@bod.de)

Druck: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hamburg

ISBN 9783769377620

[www.minifanal.de](http://www.minifanal.de)

## Inhaltsverzeichnis

AC47 1963.....	9
Aeropittura.....	10
AF447 2009.....	12
Airmen 1922 .....	13
Alabama 1863.....	15
Antoinette 1902.....	16
The Apse Family 1906.....	17
Avenger 1945.....	19
Berwick 1942.....	19
Bodrog 1914.....	21
Brescia 1909.....	22
CargoLifter 1981.....	22
Churchill 1878.....	24
Corsair 1938.....	25
Deruluft Дерулюфт .....	26
DFW VIII 1919.....	27
Diesel 1913.....	28
Dixmude 1923.....	29
Doterel 1881.....	30
Douhet 1921.....	32
Dragon Rapide 1954.....	34
DVII 1918.....	35
E.F. 1987.....	37
Eole 1897.....	37
Fi103 1944.....	38
Flak 1916.....	39
Flore 1971.....	40
Flyboats 1906.....	42

Ford 1929.....	43
Gefion 1849.....	44
GfK.....	46
Goliath 1922.....	48
Grand Hotel 1892.....	49
Huascar 1865.....	51
Hulk 1918 .....	53
I-180 1938.....	54
Kaiser Max 1862.....	56
Kriegsdrachen 1899.....	57
Kurita 1944.....	58
Leonardo da Vinci 1915.....	59
Liberté 1911.....	61
Lo! 1941.....	62
Lokomotivtorpedo 1940.....	63
Loodiana 1910.....	64
LVG 1919 .....	64
Magdeburg 1914.....	65
Magenta 1875.....	67
Masut 2024.....	68
Maximilian 1867.....	69
Meergold 1923.....	70
Miss England II 1930.....	71
Monmouth 1915.....	73
Multiplace de combat 1940.....	74
Nautilus 1958.....	75
Neptune 1903.....	77
Newport 1956.....	79
Noratlas 1961.....	80
Northumbria 1969.....	81
Oldenburg 1886.....	83

Palmcrantz 1895.....	83
Panther 1911.....	84
Parashjutny 1937.....	85
Pinguin 1915.....	86
Pluto 1961.....	87
Powerful 1895.....	88
Prinz Adalbert 1870.....	90
Propeller 1911.....	91
R100 1930.....	92
Rodra 1926.....	93
Rumrunner 1919.....	94
Rusalka 1893.....	96
Schleifenflug 1915.....	98
Schorpionen 1912.....	98
Starfighter 1962.....	99
Tankette 1935.....	100
Tinian 1945.....	101
Trickster 1912.....	102
Trieste 1960.....	104
Tu4 1947.....	105
Unapproachable 1906.....	106
Versuchsgleitboot No 1 1915.....	107
Vesuvius 1890.....	108
Victoria 1893.....	109
Wapiti 1928.....	110
Will'o the Wisp 1864.....	111
Wolken 1911.....	112
Zwei Nusrets 1915.....	113
Statt eines Nachworts: Technikenden.....	115

*Die grellsten Erfindungen sind Zitate*

Karl Kraus,

Die letzten Tage der Menschheit



## AC47 1963

Kriegsschiffe sind pure Funktionalität, oder? Gestaltet und konstruiert um Waffensysteme herum, rücksichtslos, ohne Kostenbewußtsein, bloß auf höchste funktionale Effizienz bedacht? Schiffe sind auf die erwarteten Konfrontationen hin perfektioniert, exemplarisch für das Prinzip des *form follows function*? Panzer sind Ingenieurskonstrukte *pure sang*, jeweils optimierte Kompromisse zwischen Feuer, Schutz und Bewegung? Und Militärflugzeuge ebenso, keinen Raum lassend für Dysfunktionalität, Design oder symbolische Spielereien? Das wollen die militärischen *Hohepriester des Wirkungsgrades* doch eher den Zivilingenieuren überlassen, diesen Opfern von Gestaltungspetitesse und den Irrationalitäten von Markt und Konkurrenz.

Das ist weit hergeholt, ein durchschaubarer Mythos. Waffen und Waffensysteme, von der griechischen Antike bis zu *Desert Storm*, hatten und haben durchwegs auch symbolische, auf Beeindruckung, *shock and awe* oder Machtsymbolik zielende Effekte. Sie sind Designobjekte, wie jedes andere Produkt auch: Man kann nicht nicht gestalten.

Der Waffenkult der *Ilias* scheint gar nicht mehr so fern und versunken, wenn man, durch die Irritation der Schilderungen von Schilden und Rüstungen oder dem Leuchten des Speeres, mit dem Achilles Hektor tötet, geschärft, auf unsere industriell-technische Welt schaut. Rammsporne und schäumende Bugwellen, die schön gewölbte Hecksee schnittiger Torpedoboote bei dreißig Knoten, die schnellfahrenden *Crusader*-Panzer mit Staubwolken, 1941 in der Wüste: gern in Untersicht, dieser Standard-Suggestivperspektive der dynamischen kriegerischen Gewalt.

Symbolik und Gestaltungselemente der Gewaltästhetik sollten wir jedoch historisch fassen. Sie haben sich gewandelt: kein Rammbug in Untersicht mehr und schwarzümpfige Gewalt. Diese Symbolik hat

ihre Schuldigkeit getan und ist ausgereizt – übrigens ebenso die Bühne der Gewaltästhetik, die Militärparade. Was wir stattdessen erleben ist hybrider: eleganteres, geschwindigkeitsfeierndes Design, auch fauchende Starts der Abfangraketen, Drohnenkameraaufnahmen vorm Einschlag, Alarmstarts auf Flugzeugträgern, aber auch: die Irregulären auf *Toyota-Technicals*, Pickups mit schweren Maschinengewehren auf der Ladefläche.

Schauen müssen wir auch auf Waffen, die geliebt werden: Kalashnikows, gehalten wie Säuglinge; Panzer als Wohnräume und Pflegekinder – *Drei Panzersoldaten und ein Hund*, eine Sowjetserie; Schiffe als Objekte von Zuneigung und Hingabe; Flugzeuge als Partner und Liebesobjekte, die Namen bekommen. *Puff, the magic dragon* etwa: Ist dieser wunderbare Kosenamen für das amerikanische maschinenkanonenarmierte *AC47-Gunship* des Vietnamkrieges so viel anders als der von *Balmung*, Siegfrieds Schwert?

## **Aeropittura**

Als unsere Normalität des Fliegens noch nicht normal war, als man den Fliegerblick und die Körpersensationen in der Luft noch aufgeregt kommentierte, nicht bloß die Warteschlange vor dem Sicherheitscheck, als die Flugzeugperspektive von oben und nach oben provozierend und irritierend war, entstand in Italien die *Aeropittura*: Flugmalerei.

Italien: um den Ersten Weltkrieg war das Verhältnis zur technischen Moderne nicht einfach. Erste Bomben aus der Luft auf nordafrikanische Berber, Geschwindigkeitsrekorde von *Macchi*-Wasserflugzeugen einerseits, tiefe Rückständigkeit und bittere Armut unten im Süden andererseits. Ein Motorenbauer im größten Lastkraftwagenwerk, der *Fabbrica Italiana Automobili Torino*, Fiat; ein Olivenbauer

im Mezzogiorno auf einem Eselskarren: Flugzeuge sahen sie beide über sich in ihren Himmeln; die Reaktionen darauf, lustvolles Stauen oder Bekreuzigen, mochten andere sein.

Nun kamen gerade in dieser so widersprüchlichen Technikkultur Künstler zusammen, die mit dem aufregend Neuen in aufregender Weise umgehen wollten: die *Futuristi*. Hatte die erste Generation, um Filippo Tommaso Marinetti, noch Lokomotiven gefeiert, die *schöner als die Nike von Samothrake* waren, und Automobile, die *wie auf Kartätschen laufen*, so nahm sich die zweite Generation die dritte Dimension, das Fliegen, vor.

War das neu? Einerseits ja, denn Aeroplane waren kein bevorzugter Gegenstand der Künstlerzunft, und geflogen ist man kaum jemals vor 1920. Nicht neu war dies: Schon lange arbeiteten Maler – manche der interessanten, scheint es –, am Unmöglichen: nämlich Raum und Bewegung in die schlichte Zweidimensionalwelt des Tafelbildes hinein zu bekommen. Ironisch dichtete Ferdinand Hardekopf 1916: *Ich hasse den Raum, ich vergöttre die Fläche / Die Fläche ist heilig, der Raum ist profan. / Ich werde mich listig der Plastik entwinden / Und laß euch gebläht im gedunsenen Raum.*

Nun stellten sich die luftmalenden *Futuristi* eine zweifache Aufgabe: Wahrnehmung, Körpersensationen und Erlebnis des Fliegers einzufangen, und auch – und zugleich! – das Flugzeug selbst und seine komplexen Bewegungen und Beschleunigungen im Raum zu zeigen. Nicht abstrakt, sondern die neue konkrete, provokante, sensationelle Welt abbildend. Maschinen eingedreht überm Meer in die Hafengebucht, zerlegte Flugzeuge, verkantete Perspektiven, Loopingirritationen, Stadtstraßen durch Tragflächen gesehen, himmelsblau überlagerte Flächenstreben, Propellerkreise. Die Bilder der Flugmaler changierten zwischen Nahezuabstraktion und sehr konkreter Technik. Manche, wie Osvaldo Peruzzis *Battaglia aeronavale* näherten sich der Abstraktion; auf einem von Tato / Guglielmo Sansoni kann das kun-

dige Auge leicht ein *Savoia-Marchetti S55*-Flugboot erkennen, und einen Mussolinikopf in einer verwirbelten Stadtansicht.

*Aeropittura* war Staatskunst: *modernità fascista; Italianità*. Ist der Fliegerblick rechts? Nun, die Begeisterung für Italo Balbos Staffelflug um die Erde hat ein Gegenstück in der Verehrung des Atlantikfliegers Lindbergh, in den USA und in Brechts Radiostück *Der Lindberghflug*. Briten feierten ihre majestätischen *HandleyPage*-Doppeldecker, ihre fliegende Kolonialpolizei, und ihre Indienroutenpiloten. Stalins *Rote Falken*, wie Waleri Schkalow, brachten Luftbilder vom Nordpol mit, und in den Niederlanden las man viel über den Jakarta-pilot van de Hoop und verehrte, selbstverständlich, Antony Fokker, *de vliegende Hollander* par excellence. Ist der Fliegerblick irritierend politisch, oder transkulturell? Aus dem achten Stück des *Lindberghflug*:

*Was immer ich bin und welche Dummheiten ich glaube*

*Wenn ich fliege, bin ich*

*Ein wirklicher Atheist.*

## **AF447 2009**

Der Airbus fliegt sich autopilotisch selbst. Er ist fast nicht steuerbar für Menschenpiloten in der dünnen Luft am Stratosphärenrand. Die Krise kommt, überm Atlantik, mit der Vereisung von Sensoren. Der Autopilot versteht das nicht und schaltet sich ab. Das Flugzeug macht Merkwürdiges und meldet noch Merkwürdigeres. Die drei Piloten sehen unplausible Anzeigen und hören unterschiedliche, unerhörte Warntöne; Pfeifen, das aber plötzlich aufhört, weil die Elektronik den Flugzustand für ganz und gar unplausibel hält – es kann nicht sein: Vollruderausschlag –, dann aber wieder einsetzt, und die Verwirrung der drei im Cockpit vergrößern hilft: *Der Eindruck der Sin-*

*ne ist stärker als die Vorstellungen des überlegenden Kalküls.* Die Passung zwischen der Besatzung und dem Maschinensystem ist auseinander geflogen, ebenso wie die Kooperation innerhalb der Besatzung. Der Kopilot sieht nicht, was der fliegende Pilot macht; so ist es eben bei Sidesticks, den Steuerelementen, die perfekt sind für Computerspiele, aber nicht für Kopiloten, die sehen wollen, wie groß ein Ruderausschlag tatsächlich ist.

Stellen wir uns die außerordentliche Belastung vor, das Nichtwissen, das Kopfschütteln: *was zur Hölle passiert hier – ich verstehe nicht, was da los ist.* Wir verstehen es jetzt, weil wir die Daten des gesamten unerhörten Vorgangs kennen, aufgezeichnet in einer gepanzerten Box, geborgen aus viertausend Metern Tiefe. Die Drei im Cockpit sind einer Situation ausgesetzt, die sie gemeinsam verwirrt, und die sie nicht unter Kontrolle bringen können: *verdammte, ich kann das Flugzeug nicht kontrollieren, überhaupt nicht.* Sie handeln dann, fast unausweichlich, problemverstärkend.

Das wissen wir. Wir werden aber nicht wissen, was in der Passagierkabine passierte, in den langen zweihundert Sekunden des flachtrudelnden Abstiegs vom Stratosphärenrand hinunter zum Meer.

## **Airmen 1922**

Der Erste Weltkrieg hat einige Bildtypologien hervorgebracht, die ins Kulturgedächtnis, ins *Modern Memory*, eingeprägt sind. Dazu gehört das Bild des Piloten vor oder in seinem Flugzeug. Der Ritter der Lüfte, das *Flying Ace*, der Lufthusar, der höchstdekorierte sportliche Einzelkämpfer und seine Mobilitätsmaschine, Kämpfer und Waffe in Symbiose: So kennen wir die nationenübergreifende Darstellungsweise, fixiert auf Postkarten und in Fliegerbüchern. Das geht natür-

lich zurück auf Darstellungen von Rittern oder Kavalleristen mit ihren Reittieren: *kentaurische Verhältnisse*.

Aber was macht uns bei diesen Pilot-Aeroplan-Doppelportraits Unbehagen? Welche Leerstelle fällt auf? Was wir selten sehen, ebenso wenig wie die Stallknechte und Pferdetränker der früheren Zeit, sind die Mechaniker, die Motorenwarte, die *riggers and fitters*, die Tarnbemaler, Propellerschreiner und Drahtspleißer. Das Bodenpersonal fehlt, die nichtfliegenden Flieger.

Da sehen und wissen wir wenig. Gut, Paul Klee *schablonierte* Seriennummern auf Rümpfe, in der Flugwerft Schleißheim; aber sonst? Das Klügste stammt von einem Technoromantiker mit tiefer Maschinessensibilität: Thomas E. Lawrence, seinem Ruhm als *Lawrence of Arabia* entkommen, war ab 1922 freiwilliger Flugzeugmechaniker der *Royal Air Force*, und tief fasziniert durch Motoren: *It is part of an airman's profession to be knowing with engines: and a thoroughbred engine is our undying satisfaction*. Er und seine Mechanikerkameraden begehen in den Flugzeughallen sakrale Handlungen: *the roomy, sordid, clanging, momentuous hangar is our cathedral, so our day's work in it is worship*. Das Bodenpersonal eigentlich betreibt den Kult dieser *beloved created things*. Sie vor allem besitzen, lieben und verstehen die Flugzeuge, mehr als die Piloten, die unsensibel am Gashebel reißen und die Maschinen, die die *caring fingers* der Mechaniker gefühlt haben, in die Luft hinauf prügeln.

Lawrences Maschinenpoesie ist ein rares Gegenbild zum Pilotenkult. Er lehrt uns, die *Airmen*, die Mechaniker und Motorenwarte zu bewundern, die selbstlosen Priester, Ministranten und Akolyten der Technik, die in hallenden Hangars Technikgottesdienste abhalten, Tragflächenkommunion betreiben und auf kahlen Flugfeldern Schmieröltankleitungen löten. Auch wenn manche Dome und Statuen der Technik erhalten geblieben und auf uns gekommen sind: Die

Gemeinschaft der Gläubigen in den Kathedralen der Aeronautik ist fast ohne Spuren verschwunden. Sie sind heute alle gleich.

## **Alabama 1863**

Sieben Reisen rund um den Globus, fünfundsechzig Prisen erobert, versenkt, verbrannt: Die *Alabama*, gebaut im britischen Birkenhead, bemannt mit Abenteurern und Glücksrittern, ausgerüstet als Kreuzer der amerikanischen Konföderierten, war das erfolgreichste Kaperschiff überhaupt.

Sie liegt 1863 in Cherbourg zur Reparatur. Unionsspione nützen die Drahttelegraphie, das *viktorianische Internet*, um die Sloop *Kearsarge* heranzurufen. Man fordert sich gegenseitig zum Duell, ganz regelgemäß, draußen, vorm Hafen. Die Konfrontation ist aber, wie im amerikanischen Krieg überhaupt, ungleich: Der *swaggering Southern gentleman* Semmes, der Kaptein mit seiner Schurken- und Abenteurercrew aus den Liverpooleser Slums, auf der bohrgewürmte *Alabama*, Schießpulver, das verkommen ist in der Tropenfeuchte; auf der anderen Seite ein nüchterner Berufsmariner, der seine kettengepanzerte *Kearsarge* besonnen führt und seine schweren *Dahlgren*-Kanonen effizient einsetzt. Auf den Klippen lagern Menschen, herangeschafft aus Paris durch Sonderzüge, wie in einem Amphitheater, das enge Umkreisen und Beschießen, die Treffer, den Qualm und die Pulverdampfschwaden betrachtend.

Es geht aus wie die Schlachten des späten Krieges an Land, nämlich ungunst für die Konföderation. Auf der zerschossenen *Alabama* gibt es ein paar Tote: unbedeutend. Die Überlebenden, auch der Kaptein, werden herausgefischt und abgeholt durch die britische Yacht *Deerhound*. Die war kein Schlachtenbummler, sondern wohl eher Partei, betrieben vielleicht vom Finanzier der *Alabama*, vielleicht von

einem Freund, vielleicht im Auftrag von irgendwem – undurchsichtig, wir kennen das ja, ungefähr so wie heute. Kaptein Semmes, frisch eingekleidet, diniert danach in einem fashionablen Club in Southampton. Bewundernde Dandys, Frauen erbitten Locken, Zeitungsartikel, Memoiren. Großer Erfolg von Édouard Manets Gemälde des Schiffsduells, ein Augenzeugenbild. Auch so etwas kennen wir.

Daß Meister Jules Verne sein Unterwasserschiff *Nautilus* in *Zwanzigtausend Meilen unterm Meer* wohl an die Alabama und ihre Kaperreisen anlehnte, könnte eine weitere Wendung dieser Geschichte sein. Und eine weitere Schleife wäre das schöne *Cape Jazz*-Stück *Daar kom die Alimbama*, entstanden, als 1863 der Kaper zum Kohlennehmen in Capetown einlief und von der schwarzen Community begeistert empfangen wurde. Tatsächlich? Als Schiff der Sklavenhaltungs-Konföderierten? Ja.

Übrig blieb auch Manets Gemälde, das, keine moralischen Fragen stellend oder beantwortend, heute zu beschauen ist im Kunstmuseum von Philadelphia, einem Ort, der auf der Siegerseite stand im Krieg zwischen den Staaten.

## **Antoinette 1902**

Da schaut ein kompakter, schwarzbärtiger Herr, gekleidet in eine Art bürgerlichen Mechanikeranzug, Zeichnungspaket in der Hand, grimmig in die Kameralinse, offenbar gestört durch den Photographen. Bekannt wollte er nicht sein, vor allem nicht in dieser überhitzten Luftfahrtbegeisterung, und dann noch in diesem Frankreich der erregten Mengen, der aufgeregten Presse, des Kults um die Technikhelden und Technikdandies. Léon Levasseur arbeitete lieber hinter der Front des Fortschritts, hinter den Fliegerhelden, lieber in den



düsteren Hangars außerhalb des Magnesiumblitzlichts, an seinem Motor, der Boote zum Gleiten und Flugmaschinen zum Abheben brachte.

Aus der Distanz von mehr als einem Jahrhundert nicken wir bewundernd: Acht Zylinder in V-Form, Einspritzung, Leichtbau, Verdampferkühlung – eine Schönheit neuer Art. Es ist ab 1902 die Kraftmaschine der Siegerboote in Nizza, später der Siegeraeroplane in Biarritz und Reims. Er nennt ihn *Antoinette* nach der Tochter seines Geschäftspartners Gastambide. Levavasseur ist Ingenieur, war vorher aber Kunsthistoriker: ein Abtrünniger, hineingegangen in die andere, aufregendere Welt der Technik.

Er ist nicht allein. Der Dichter Octave Mirbeau will seine Bücher hergeben für die Technik, für sein Automobil. Es ist ihm *lieber, aufschlußreicher, nützlicher als meine Bibliothek, auf deren Regalen die geschlossnen Bücher schlummern ... In meinem Auto habe ich all das und besser, weil beweglich, quirlig, vergänglich, veränderlich, schwindelerregend, unbegrenzt, unendlich*. Der Motorkonstrukteur macht nicht mit bei dieser aufgeregten Feier der neuen Mobilität, arbeitet stattdessen eher nüchtern an seinen Höchstleistungsmotoren, dabei einen neuen, eleganten, leichten französischen Technikstil mitprägend, der so anders ist als die Schwermaschinen-Sechszylinder der *Benzwerke* und der *Daimler Motoren Gesellschaft*.

## **The Apse Family 1906**

Lange vor unserem Leben mit der Künstlichen Intelligenz, vor dem Weltnetz der universalen Verfügbarkeit und Kommunikation, vor diesen Erfahrungen der ersten Dekade unseres neuen Jahrtausends, deren Wunderbares längst in Normalität abgerutscht ist, lange vor dieser vernetzt-autonom-universalsystemischen Welt draußen und

auch in unserem eigenen Leben – wir können gern weiter machen mit dieser Litanei – geisterte schon die Idee autonomer Technik mit einem eigenen, meistens gutwilligen Willen herum, den Menschen zu Diensten, trotz Autonomie werkzeugähnlich und verträglich.

Dagegen: Unwillige, böse, dem Menschen nicht wohlgesonnene selbständige Objekte: das ist schon fast eine eigene Literaturgattung. Heimito von Doderers Teekanne, die ihren Besitzer durchs Fallenlassen heißer Tropfen beißt; Theodor Vischers Brille, die sich tückisch versteckt und deshalb exekutiert werden muß; Kurt Schwitters' selbstfahrendes unbrembares Motorrad: Das sind relativ simple widerständige Dinge, die sich im kleinen Alltagskrieg mit Menschen befinden und oft siegen. Komplexere technische Gegenstände können aber viel gefährlicher werden. An der Spitze dieser Pyramide fiktiver böswilliger Autonomie stehen wohl Schiffe, denen oft ein künstliches Bewußtsein, oder Intelligenz einer speziellen Art, zugeschrieben wird. Man hat sie von Alters her als Persönlichkeiten wahrgenommen, ihnen Namen gegeben, sie beschworen und günstig zu stimmen versucht. Manchmal hilft das alles nicht. Sie sind böse.

Die *Apse Family*, das Schiff in Joseph Conrads Geschichte *The Brute*, ist tatsächlich ein Biest mit dem Namen der Reederfamiliendynastie, ein unbeherrschbares Wesen, riesig und mörderisch, auf jeder Reise ein Opfer fordernd. Als das Schiff die Verlobte des Kapitäns umbringt, beim Ankern, ganz am Ende der Reise, kurz vor der Hochzeit, bleibt nichts anderes übrig, als es auf eine Felsküste zu jagen, um seinen bösen Willen buchstäblich zu brechen. Die üble Schiffsbestie muß rituell vernichtet werden, so wie der Wiedergänger, der Vampir, durch den Pfahl im Herz.

Menschenähnlich handelnde, autonome, gefährliche, böse Technik kann also besiegt werden; das ist die Moral. Es ist eine alte, grundoptimistische Geschichte, die überhaupt nicht zur Lehre dienen kann

für unseren Umgang mit Künstlicher Intelligenz – oder für den künftigen Umgang dieser mit uns.

## **Avenger 1945**

Soweit der Pilot eines komplexen kolbenmotorgetriebenen Flugzeugträgerflugzeugs entspannt fliegen kann, tat er es. Auf vierter Position von fünf, eine *Avenger* auf 2 Uhr hoch, eine unter ihm, schlechter Position haltend, auf 9 Uhr, in Formation dem Staffelführer mühelos folgend, der für sie alle navigierte. Bermuda im Norden, die Oberfläche der See unter ihm so glatt, daß die Höhe schwer abschätzbar war. Schatten der Kabinenhaubenstreben auf den Instrumenten. Das Intercom war still: Funkdisziplin. Warum auch reden, man war vorher gebrieft, man flog, Routinen abrufend: *follow your leader*. Eine erste Irritation über die Kopfhörer: Kompaßprobleme. Richtungsschwenks aus der Sonne heraus. Viel später die Funkanweisung des Führers, zum gemeinsamen Notwassern bei nur noch dreißig Gallonen Avgas, mit eingezogenem Fahrwerk, um das Überschlagen zu verhindern.

Der Mythos des Verschwindens, nahe Bermuda, kam später.

## **Berwick 1942**

Sicher, es war eine kräftige Zeitersparnis. Statt mit dem neuen Schlachtschiff *Duke of York* von Bermuda zurück nach England zu reisen: warum nicht zurück fliegen? Boeings Flugboot *Berwick* schafft die dreieinhalbtausend Meilen zweifelsfrei. Und der Fluggast war *air minded*, luftfahrtbegeistert, kühn, scheute selten ein Aben-

teuer. Er hatte sogar einen Flugkurs gemacht, fast dreißig Jahre zuvor. Unbehagen und Zweifel vor dem Wasserstart störten Churchills Schlaf nicht. Zwar war der Flugkapitän vage geblieben bei der Frage, was wohl passieren würde, begegne man einem deutschen Jagdflugzeug, die Würfel waren aber gefallen. Außerdem wurde der Flug geheim gehalten. Niemand sollte von der Rückreise im Flugboot statt im Schlachtschiff wissen.

Der Flug – der Passagier, sein Privileg ausnutzend und Zigarre rauchend, hatte kurz das Steuer übernommen – war ereignislos. Nicht aber der Landfall: Im Dunst, nach Süden abgedriftet, lag nun der Seehafen Brest vor dem Bug der *Berwick*, der größte deutsche U-Boot-Stützpunkt. Zwei Messerschmitt *Bf109* machten kurzen Prozeß mit dem schwerfälligen, unbewaffneten Flugboot.

Oder:

Der Flug also war ereignislos. Die Abdrift nach Süden konnte korrigiert werden. Hundert Meilen vor Plymouth entdeckte das britische *Home Chain*-Radar die unangekündigte *Berwick*. Ein paar Feuerstöße aus zweimal acht Maschinengewehren einer Rotte *Hurricane*-Abfangjäger reichten aus.

Nun, der Kurs nach Plymouth wurde rechtzeitig geändert; und die aufgestiegenen *Hurricanes* fanden die *Berwick* nicht. Aber was hätte Churchills Abgang, am Ende der ersten Atlantiküberquerung eines Staatsoberhauptes im Flugzeug, wohl geändert? Er hatte für das Überleben des Vereinigten Königreichs gesorgt, als es allein stand, nach dem Fall Frankreichs und gegen einen von der Wehrmacht beherrschten Kontinent. Nun, im Januar 1942, nach dem Beginn einer Wende im Rußlandkrieg und, endlich!, dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten, hatte der Krieg eine andere Richtung bekommen. Wurde Churchill noch gebraucht? Verlieren konnte Großbritannien kaum mehr, nur den Sieg verspielen.

## Bodrog 1914

Wir machen ein kleines Kreuz auf dem Zeitstrahl, am 29. Juli 1914. Wie nahe ran wollen wir gehen? Wollen wir Politikgeschichte schreiben, schön, sauber, abstrakt und übersichtlich, oder Strukturgeschichte aus analytischer Distanz, oder wollen wir, noch ein wenig ungefährlicher, über die vielen Interpretationen reden, die sich mit dem Beginn des Großen Krieges befassen, um die unterschiedlichen Einschätzungen zu verwerfen oder zu teilen? Oder besorgen wir uns Zeitzeugenberichte, notorisch unzuverlässig und oft schlicht falsch erinnernd? Nun, die Struktur geht nicht auf die Straße, sie ölt auch keine vertikale Verbunddampfmaschine, sie schaut in keinen Panzerturm und schiebt keine Kartusche in den Verschluss einer Zwölfzentimeter-Skodakanone. *Die ersten Schüsse des Krieges*: eine Schulbuchphrase. Zweimal drei Mann in den Geschütztürmen des Donaumonitorschiffs *Bodrog*, hinter vier Zentimetern Panzerstahl, Kroaten wohl. Kommandosprache ist natürlich deutsch, nicht, daß es vieler Kommandos bedürfte. Mitternacht, schwaches Mondlicht, Mündungsblitze; das Ziel aufgefaßt: die Telegraphenstation der Serben, anvisiert über den Richtaufsatz durch die horizontalen Seh-schlitze: zwei serbische Maschinengewehre in hastig aufgeworfenen Gräben in den Donauwiesen. Im Turm rollen inzwischen die leeren Messingkartuschen umher.

Viel zu konkret, nicht? So genau wollen wir es nun aber wirklich nicht wissen. Lesen wir besser eine Wiener Zeitung, tagsdrauf: *Wenige Minuten vor ein Uhr morgens vernahm man in Semlin den ersten Kanonenschlag*.

## Brescia 1909

Für die Kleider und Tornüren der Frauen hat er sich ebenso interessiert wie für die Fahrpreise der Fiaker, die ihn und einen Freund hinaus brachten aufs staubige heiße Flugfeld. Er sah, zusammen mit Zehntausenden, die ersten Menschenflüge; er beobachtete, wie ein Motor nicht anspringen wollte; er sah Gabriele d'Annunzio, den Dichterfürst, herumschwänzeln um den Flieger Curtiss, der ihn doch unbedingt bitte mit hinaufnehmen sollte; er sah Rougier, der in seinem Apparat *an Hebeln sitzt wie ein Herr an einem Schreibtisch, zu dem man hinter seinem Rücken auf einer kleinen Leiter kommen kann*; und er sah Blériot, den methodisch arbeitenden, schlecht gelaunten Kanalflieger. Die Freunde denken an etwas Ähnliches in Böhmen, einfach ein paar Aviatiker einladen, zu einem kleinen Umweg von Paris nach Berlin, vielleicht auf einem Feld draußen in Prag-Kbely. Man ist müde, nichts wird disputiert, es bleibt beim Artikel in der Zeitung *Bohemia*.

Das nächste Flugmeeting gibt es dann tatsächlich in der Doppelmonarchie, in Budapest. Es wird eine unsolide Angelegenheit, Finanzhasardeure haben übernommen, ständiger Streit mit den Fliegern, Gerichtstermine, Beschlagnahmungen. Hätte sich der Prager Versicherungsbeamte tatsächlich *luftschaukeln* lassen, etwa im *Autoplan* des Ritter von Pischof? Auf uns wäre vielleicht eine Geschichte gekommen, die der *Strafkolonie* ähneln könnte, möglicherweise.

## CargoLifter 1981

Was sehen wir, wenn wir die Augen schließen und ein historisches Stichwort hören? Erster Weltkrieg: Schlammgräben, Stacheldraht im Niemandsland, Artillerieeinschläge, vielleicht auch einen Jagdflieger

– Richthofen? – und seine Maschine. Es sind Clichés, ikonische Elemente, die nicht historisch genau sein müssen, Stereotype, die eine gewisse Spannweite haben, aber eben keine extreme, je nach Bildung, Interesse oder Vorwissen. Diese wie von selbst auftauchenden Bilder sind *semiotische Gespenster – semiotic ghosts*.

Für diesen evokativen Begriff müssen wir William Gibson danken. Seine Geschichte *The Gernsback Continuum* von 1981, ein Basistext der Retromoderne, beschreibt einen Fotografen, der sich so intensiv mit Architektur und Design der 1930er Jahre befaßt, mit futuristischen Tankstellen, stomlinienförmigen Bleistiftspitzern und Chromautomobilen, daß er halluziniert. Er sieht ein riesiges zwölfmotoriges Flugzeug, langsam, am Abendhimmel, erleuchtete Fenster, unreal – ein semiotisches Gespenst aus einer vergangenen Zukunft, die es nie gab.

Retrozukunft-Welten ragen tief hinein in unsere eigene Werktagswelten – seien es erzählte, wie Gernsbachs seltsame Science Fiction; gebaute, wie amerikanische Diner im Ozeanliner-Design; gezeichnete, wie Marvel-Retrocomics; nachgespielte, wie in Steam-, Frost- oder Dieselpunk-Szenen. Diese geschilderten, gebauten, künstlerischen, nachgespielten vergangenen Zukunftswelten dürfen nicht zu leicht abgetan werden. Technikhistorische Gespensterbilder wirken nach. Als die Gesellschaft zum Bau des riesigen Frachtluftschiffs *CargoLifter* Aktionärsgelder und Staatssubventionen einsammelte, wäre dies ohne begeisterte Kollektivvorstellungen von den majestätischen Luftschiffen der Zwischenkriegszeit kaum so leicht möglich gewesen. Diese ausgestorbene Großtechnik war und ist offenbar eines dieser Gespenster, die in unseren Köpfen spuken, unsere Technikvorstellungen grundieren, und unsere Urteile mit.

Der *CargoLifter* ist nichtgeschehene Zukunfts-Geschichte, ausgebremst von Technik, Ökonomie und Politik, zerdrückt von der *Unsichtbaren Hand* des Marktes, seine Riesenhalle ein Spaßbad. Er ist,

wie Luftkissenfahrzeuge, Raumgleiter, *Alweg*bahnen oder Helikopterautomobile der 1950er, eine leer gelaufene, wieder abgeschaffte Utopie, bewundert, kurz ikonisch geworden, dann unspektakulär hinunter gesunken ins Eben-nicht-vergessen-können, in die tektonischen Schichten der Vergangenheitszukünfte – aber möglicherweise auch wiederauferstehungsfähig. Ist unsere Gegenwart imaginativ noch in der Lage, semiotische Gespenster auszubrüten? Was wohl unsere Zukunftsvorstellungen bereitstellen mögen für künftige Flashbacks?

## Churchill 1878

Wie alle seiner Generation lebte der Vierjährige in Geschichten und Phantasien vom Krieg: Überfälle in dunklen pashtunischen Schluchten, *Assegai*-Lanzen schwingende Zulukrieger in der Savanne, Sterben im Sand, *red with the wreck of a square that broke*, noble Feldzüge der königlichen Rotröcke, die aber tatsächlich schon Khaki trugen. Kein Wunder, daß er die *Eurydice*, als sie vor der Isle of Wight im Schneesturm unterging, für einen Transporter der Heldenkrieger aus Afrika hielt. Man zeigte ihm die drei schwarzen Masten des Wracks, das in Wahrheit ein Kadettenschulschiff gewesen war; man erzählte ihm von Tauchern, die ohnmächtig wurden, als sie von Meerestieren angefressene Leichen bergen mußten; und man deutete auf kleine Barkassen, die Tote langsam in den kleinen Hafen von Ventnor einschleppten. Das blieb haften, vernarbte: *it made a scar on my mind*. Vielleicht wirkten diese Erfahrungen auch auf andere Kinder unter den Massen der Beobachter auf den Klippen. Churchill jedenfalls lernte früh, daß es *in den menschlichen Verhältnissen eine unabwendbare Gewalt* gibt, und er lebte nach dieser Erfahrung.