



Adieu, Fortschritt

Ortstermin: Die letzte Reise einer französischen Concorde endet in einem Museum in der deutschen Provinz.

Zum letzten Mal das Concorde-Ritual: Einschenken bei doppelter Schallgeschwindigkeit. Schaumweiß schießt Champagner in die Gläser, Lanson Brut, Noble Cuvée, 14 Jahre alt. Wahrscheinlich sind die Vergänglichkeit der Dinge und die Endlichkeit des Lebens auf diese Art am deutlichsten zu spüren: mit Champagner, als gäbe es was zu feiern, ausgerechnet an Bord einer Concorde, der 100 Passagiere nur noch das letzte Geleit geben. Nach Deutschland, in ein Museum.

Die 27 Jahre seit dem Erstflug 1976 haben nicht nur den Jet alt werden lassen, sondern auch die 100 Frauen und Männer, von denen die meisten schon ihr halbes Leben mit der Concorde zu tun hatten und die deshalb von der Air France eingeladen wurden. Keiner von ihnen, der heute nicht spüren dürfte, dass das Leben aus Abschieden besteht, je älter, desto mehr.

Es ist vor allem der Abschied von einem Zeitalter, der Ära des Überschallreisens, luxuriös, dramatisch schnell, dreieinhalb Stunden bis Amerika zwischen wattweißen Armlehnen aus grauem Connolly-Leder. Und es ist der Verlust einer Illusion, dass Fortschritt sich an Rekorden misst: schneller, höher, weiter, ohne Rücksicht auf die Kosten.

Schon seit dem Absturz einer Concorde in Paris im Juli 2000 war der weiße

Pfeil umstritten, nach den Anschlägen in den USA wurde er ein Verlustbringer, mit der Wirtschaftskrise in der Luft unhaltbar, hoffnungslos überzüchtet und verloren im Schwarm der Stupsnasen-Jets.

Im Oktober will deshalb auch British Airways ihre sieben Concorde aufgeben. Die Franzosen aber sind schon jetzt damit fertig, mit einer Maschine aus dem Kalten Krieg, mit einem Machtanspruch, der sich in Mach ablesen ließ, auf einem blauen Display in der Passagierkabine. Und deshalb nimmt die Concorde mit der Seriennummer 7, die nach ihrem Start in Paris noch mal mit Mach 2.03 zu einer Schleife auf den Atlantik hinausgejagt ist,

nun Kurs auf die deutsche Provinz. Erst zum Flughafen Söllingen bei Baden-Baden und dann, zerlegt, mit Schiff und Tieflader, nach Sinsheim, ins dortige Technikmuseum.

„Spricht man Sinsheim mit ‚s‘ oder ‚z‘?“ fragt auf Platz 2C der Deutschland-Chef der Air France, Franck Thiébaud, der nach der Landung in Söllingen eine Rede halten muss. Als der Mythos Concorde noch unvergänglich schien, suchten Air-France-Manager ihre Maschinen nie in Orten, die auf „-heim“ endeten.

Immerhin, Sinsheim hat das größte private deutsche Technikmuseum; keine Klitsche also, die sich demnächst eine Con-

Jahre weitergeflogen wäre, für all das, was nun für immer verloren sein wird: allein das dezente Lächeln der Air-France-Mitarbeiterinnen beim Check-in am Pariser Concorde-Schalter, Damen, die selbst nach Jet-Set aussahen, mit sorgfältig appliziertem Lippenstift und Lidschatten, dazwischen schmale Nasen, hohe Wangenknochen. Und zum Kostüm, naturelement, immer Seidenstrümpfe, auch bei 27 Grad.

Genauso verloren: das makellos weiße Lachen der Stewardess, wenn sie sich im sandfarbenen Nina-Ricci-Kostüm herüberbeugte und eine Wolke „Cristalle“ von Chanel verströmte. Oder die Urkunde, die

jeder Passagier vom Kapitän bekam, die Bestätigung, leibhaftig bei doppeltem Überschall an Bord einer Concorde gewesen zu sein. Alles nur noch Erinnerungen im Meer der Zeit.

Es muss diese Ahnung gewesen sein, etwas Unwiederbringliches werde zu Ende gehen, dass beim Abflug in Paris alle Arbeiter auf dem Vorfeld minutenlang stehen blieben und herüberstarrten. Dass einer am Zaun des Flughafens Charles de Gaulle ein verzweifertes Plakat „Concorde, je t'aime“ aufgehängt hatte. Und dass auf Platz 4D eine Frau sitzt, die nie, niemals in ihrem Leben, mit einer Concorde fliegen wollte.

Einer Maschine, die ihrem Mann, dem Piloten Christian Marty, am 25. Juli 2000 bei Paris das Leben nahm.

Es war so etwas wie die letzte Chance für Christiane Marty, die Witwe, natürlich hatte sie Angst, aber noch mehr wollte sie verstehen, und nach der Landung wirkt sie wie ein Mensch, für den nach aller Zerstörung etwas heil geworden ist: „Die Concorde ist ein wunderschönes Flugzeug“, sagt sie und dass sie beim Start im Cockpit war, bei ihrem Mann. „Ich weiß jetzt, warum er dieses Flugzeug so geliebt hat, ich war ihm noch nie so nahe wie in diesen Stunden in der Concorde.“

Auch das: vorbei. JÜRGEN DAHLKAMP



Concorde-Passagiere: „Je t'aime“

corde aufs Dach stellt. Sie wird dort auch direkt neben ihrer sowjetischen Kopie stehen, dem Überschalljet Tupolew 144, und natürlich werden sie sich in Sinsheim an den Vertrag mit der Air France halten, sie zu lieben und zu ehren, oder so ähnlich – die Anfragen von zwei Pornofilmern wurden umgehend abgelehnt.

Aber die Concorde wird dann, aufgestellt auf Metallstangen, so aussehen wie ein aufgespießter Schmetterling. Sogar der Museumsdirektor Hermann Layher, ein kauziger Schwabe mit dem Lieblingswort „zack“ und dem Wunsch, „dass der Vogel gut rüberkommt“, hätte es daher lieber gesehen, wenn dieser Vogel noch ein paar

FOTOS: ANDREAS SPÄTH