



Sternstunden der Fliegerei

1. Folge: Himmelhoch - Frühe Rekorde

Vor über hundert Jahren machten die Menschen den Himmel als letztes Element für sich nutzbar. Am 17. Dezember 1903 gelang den Gebrüdern Wilbur und Orville Wright der erste Motorflug. In Dutzenden von Testflügen, bei denen sie ihr Leben riskierten, gewannen sie erstmals Kontrolle über ein Fluggerät. Doch sie waren nicht als erste in der Luft: in Hannover war ihnen ein deutscher Motorflieger zuvorgekommen. Während die Wrights weltweit verehrt wurden, geriet Karl Jatho in Vergessenheit. Eine typische Geschichte.

Der Fortschritt der Fliegerei wurde in den ersten 30 Jahren vor allem in Rekorden gemessen, beflügelt von immensen Preisgeldern. Tüftler konnten über Nacht bekannt werden so wie heute Filmstars. Jeden Monat stellten verwegene Piloten irgendwo neue Rekorde auf. Viele kamen dabei ums Leben.

In „Sternstunden der Fliegerei: Die frühen Jahre“ werden einige dieser tollkühnen Piloten vorgestellt. Auch die, die das Flugzeug im Ersten Weltkrieg als neue Waffe einsetzten - Kampfpiloten wie Manfred von Richthofen, der wegen seines rot angestrichenen Dreideckers „Roter Baron“ genannt wurde.

Die frühe Geschichte der Fliegerei ist geprägt von spektakulären Erfolgen, aber auch mindestens so vielen Irrwegen. Besonders skurril wirkt heute die Idee des Volksflugzeugs für jedermann. Das US-Luftfahrtamt förderte das als Nachfolger der Autos gedachte Autoflugzeug mit großen Summen und ließ einige viel beachtete Prototypen entwickeln. Doch für den Masseneinsatz erwies sich der Volksflieger als zu gefährlich.

Die Dokumentation blickt auf die wichtigsten Etappen der frühen Fliegerei zurück. Zu allen Kapiteln liefern die Hamburger Autoren Peter Bardehle und Kris Karathomas spannendes historisches Filmmaterial, recherchiert und zusammengetragen in über fünfjähriger Arbeit. Gedreht wurde für die Dokumentation zwei Jahre lang in Frankreich, Deutschland, Italien und den USA.

Die 90minütige Langversion dieser Dokumentation unter dem Titel „Himmelhoch: 100 Jahre Fliegerei“ wurde 2004 mit dem Ludwig-Bölkow-Preis des Europäischen Luft- und Raumfahrtkonsortiums EADS und der Deutschen Journalistenschule München ausgezeichnet.

Länge: 52 Min.



2. Folge: Postflieger – verwegen und weltberühmt

Zu Anfang des 20. Jahrhunderts war das Fliegen noch ein unberechenbares Abenteuer, das man Briefen eher zumuten konnte als Menschen. Deshalb begann die zivile Luftfahrt mit dem Ausbau von Postfluglinien. Es war eine Eroberung und Entdeckung von Raum wie im Wilden Westen.

In Deutschland, Frankreich und den USA haben Abenteurer ihre Visionen verwirklicht, auch wenn es anfangs für die meisten ein großes Verlustgeschäft war. Renault in Frankreich, Henry Ford in den USA, Junkers und Dornier in Deutschland - sie alle investierten in ihren Traum und in wacklige Technik, die einen hohen Preis vor allem von den Piloten forderte. In den USA nannte man die Luftpost-Piloten in den 20er Jahren den „Selbstmörderverein“. Jeder sechste Postflieger kam in dieser Zeit ums Leben.

Dann wurden die ersten Fluglinien für den Posttransport gegründet: die Aeropostale in Frankreich, die Lufthansa in Deutschland, die US Air-Mail in den USA - allesamt Vorgänger großer Luftfahrtunternehmen. Es galt, die Dunkelheit zu überwinden, Wolken und Wetter, die Wüste, die Alpen und den Ozean. Jeder Nachtflug war für die Postflieger in ihren offenen Doppeldeckern ohne Radar ein Abenteuer. Sie flogen auch im Winter und im Schneesturm. Jahr für Jahr kamen neue Linien hinzu. Sie verbanden Südfrankreich mit Nordafrika, Afrika mit Amerika oder auch nur die Strecke von New York nach Washington, die nachts mit Hilfe von Bodenscheinwerfern bewältigt wurde. Alle 30 Kilometer ein Scheinwerfer. Wehe, wenn einer ausfiel!

Französische Postflieger, die auf der Strecke Casablanca- Dakar notlanden mussten, hatten nicht nur mit Sandstürmen, sondern auch mit feindlichen Nomaden zu kämpfen. Der Postflieger Antoine de Saint-Exupéry hat diese abenteuerliche Phase der Luftfahrt auf wunderbare Weise beschrieben. Er wurde dafür weltberühmt. Als er eine Postflugstation in der Sahara leitete, schrieb Saint-Exupéry seinen Klassiker „Der kleine Prinz“, bis heute das meistverkaufte Kinderbuch weltweit. Die Geschichte eines notgelandeten Piloten in der Sahara ist eine Parabel über das Leben, auch für Erwachsene.

Gedreht wurde für die Dokumentation in Europa, den USA und in Nordafrika. Dazu kommen spektakuläre Archiv-Aufnahmen, etwa von Postraketen und Originalfilme wie etwa eine verloren geglaubte Reportage aus Marokko über Saint-Exupéry, die in Pariser Archiven aufgrund der Recherchen zu dieser Dokumentation wieder entdeckt wurde. In der Sahara wurde das Lebens Saint-Exupérys mit einem historischen Doppeldecker aufwändig nachgespielt.

Länge: 52 Min.



3. Folge: Zigarren am Horizont

Stellen Sie sich Luftschiffe über Manhattan vor, so groß wie Ozeandampfer! Die meisten von uns haben vergessen, daß solche Giganten schon einmal existierten. Die Dokumentation „Sternstunden der Fliegerei: Die Zeppeline“ zeigt die große Vergangenheit und einen Ausblick auf die Zukunft der Luftschiffe.

Der deutsche Graf Zeppelin nahm im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg die Vision eines Luftschiffs auf und vollendete sie gegen viele Widerstände. Er entwickelte steuerbare Ballone und gab ihnen ein starres Gerippe. Hunderte Zeppeline wurden gebaut, in Deutschland, Italien, England und den USA. Als Luxusliner überquerten sie Ozeane im Liniendienst zwischen Frankfurt und Rio de Janeiro und Lakehurst bei New York. Sie sollten den Passagierschiffen Konkurrenz machen.

Doch nach dem Absturz der Hindenburg in Lakehurst im Mai 1937 fand ihr „Höhenflug“ ein abruptes Ende. Bis heute umgibt die Katastrophe ein Mysterium, ähnlich dem Unglück der „Titanic“. Ein ähnlich verheerendes Unglück beendete die englische Luftschifferei – die R 101 stürzte auf dem Weg nach Indien über Frankreich ab, weil sie überladen war.

Die Dokumentation begleitet die goldene Zeit der Zeppeline, die lange Zeit als das sicherste Fluggerät galten. Sie strahlen eine unverwechselbare Romantik aus. Bis heute haben sie ein treue Fangemeinde, die dem Ballon-Prinzip „Leichter als Luft“, nach dem auch die Zeppeline funktionieren, nachhängen,

Tatsächlich entstand fast 100 Jahre nach dem ersten Aufstieg der „Zigarren“ in Friedrichshafen am Bodensee wieder ein neues Luftschiff: der Zeppelin NT. Seine Jungfernfahrt im September 1997 bot Anlaß zu großen Erwartungen. Doch kurz darauf platzte ein noch gewaltigeres Projekt: das Lastenluftschiff Cargolifter entpuppte sich als betrügerische Seifenblase, zu teuer und technisch nicht realisierbar.

Ob sich die Luftschifferei von dieser Pleite jemals erholen wird, kann heute niemand vorhersagen. Was bleibt, sind die sensationellen Schwarz-Weiß-Bilder der Luftschiffe, die bis heute große Ausstellungen füllen und die Phantasie der Menschen bewegen.

Die Dokumentation enthält seltene und spektakuläre Archivaufnahmen. Die Filmbilder der Katastrophe von Lakehurst und ein spektakulärer Flugzeug-Angriff auf einen Zeppelin im Ersten Weltkrieg wurden aufwendig koloriert. Gedreht wurde in Deutschland, der Schweiz, in Österreich, Brasilien und den USA.

Länge: 52 Min.



4. Folge: Fliegende Schiffe

Einst waren Wasserflugzeuge sicherer als Landflugzeuge. Wenn ein Landflugzeug ins Meer stürzte, war es verloren – ein Wasserflugzeug nicht unbedingt. Dies war die große Stunde der Flugboote, einem Zwitter aus Schiffen und Flugzeugen. Sie starteten auf Seen, Flüssen oder im Küstengewässer der Ozeane.

Der Film erzählt von den tollkühnen Plänen des Polarforschers Amundsen, mit dem deutschen Flugboot Dornier Wal als erster Mensch den Nordpol zu überfliegen. Er sollte sein Ziel nicht erreichen. Seine Crew musste notlanden und kämpfte verzweifelt ums Überleben. Sie retteten sich im Flugboot mit einer selbst aus Eis und Schnee gebauten Startbahn. Dramatische Momente, die von einer Kamera festgehalten und in der Dokumentation neu aufgearbeitet wurden.

Eine ähnlich spektakuläre Geschichte war die Postverbindung über den Südatlantik. Die Flugstrecken waren so lang, dass die Flugboote auf hoher See nachtanken mussten. Versorgungsschiffe hievten die Flieger an Bord, tankten sie auf und schleuderten sie mit einem Katapult in Richtung brasilianischer Küste.

Im Zweiten Weltkrieg transportieren riesige Flugboote den Nachschub an die Front und halfen bei der Jagd nach U-Booten und Schiffen. Das bis heute größte Flugboot, die „Fichtengans“ (Spruce Goose) des US-Industriellen Howard Hughes hob sich allerdings nur ein einziges Mal kurz aus dem Wasser. Genug, um das Geld der Armee für den erfolgreichen Bau zu bekommen.

Auch die Deutschen bauten im Krieg riesige Flugboote. 1943 entstand in Hamburg bei Blohm und Voss sogar das größte Seeflugzeug der Welt: die BV 238. Das Flugboot wurde 1945 auf dem Schaalsee versteckt, um hohen Parteifunktionären aus Berlin die Flucht zu ermöglichen. Als die Engländer davon Wind bekamen, befürchteten sie, dass Hitler mit dem Flugboot fliehen könnte. Jagdbomber suchten und zerstörten die BV 238.

Nur zwei Riesenflugboote vom Typ Martin Mars haben die Jahrzehnte überlebt. Sie dienen heute als Wasserbomber im Einsatz gegen Waldbrände. Für die Dokumentation durfte ein Lösch-Einsatz exklusiv begleitet werden.

Länge: 52 Min.



5. Folge: Geheime Kapitel der Raumfahrt

Keinem Forschungsbereich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde so viel Geld und Anstrengung gewidmet wie der Raumfahrt. Der Flug zum Mond und ins All erfüllte einen alten Menschentraum, aber er schaffte auch neue Begehrlichkeiten.

Hinter den meisten Erfolgen der Raumfahrt stand das Militär. Während die medienwirksamen Taten von Gagarin und Armstrong jedem Kind bekannt waren, blieb die militärische Seite weitgehend im Dunkeln. Der geheime Wettlauf ins All wurde im wesentlichen zwischen den USA und der Sowjet-Union ausgetragen. Die Supermächte zündeten Atombomben im All, entwickelten Killersatelliten und eine Satellitenkanone, trainierten Soldaten für den echten Krieg der Sterne.

Die TV-Dokumentation dringt mit Hilfe erstklassiger Augenzeugen in bislang weitgehend geheimgehaltene Welten vor. Der Raketen-Ingenieur Sergej Chruschtschow, Sohn des sowjetischen Staats- und Parteichefs Nikita Chruschtschow, berichtet exklusiv über die Planungen seines Vaters. Auf der anderen Seite wird die Arbeit des streng geheimen, amerikanischen „National Reconnaissance Office“ unter die Lupe genommen. Bis heute kontrolliert die NRO die amerikanischen Spionage-Satelliten und ist an der Entwicklung der Raketenabwehr im Weltraum maßgeblich beteiligt.

Was die USA unter Reagan im Weltall starteten, hatten die Sowjets bereits Jahre vor in Planung. Seit den 60er Jahren entwickelten sie Laserwaffen fürs Weltall. Für das Militär war der Laser eine ideale Weltraumwaffe: ohne Rückstoß wie bei „irdischen“ Kanonen und ohne schwere Munition, sondern nur mit elektrischer Energie arbeitend, ein Lichtstrahl.

Wir erzählen von den unbemannte Killersatelliten der Sowjets. Ziel: die Spionage-Satelliten der Amerikaner zu zerstören. Der sowjetische Raketen-Konstrukteur Korolev bekam sogar den Auftrag, den Abwurf von Atombomben aus dem All zu prüfen. Noch unglaublicher der tatsächlich durchgeführte Bau und Test einer Weltraum-Kanone, die Schrapnells gegen angreifende US-Killersatelliten schleudern und damit einen eigenen sowjetischen Spionage-Satelliten schützen sollte.

In der Dokumentation „Sternstunden der Fliegerei: Der Weltraum“ beleuchten die Autoren Kris Karathomas und Peter Bardehle mit exklusiven Zugang einige der immer noch geheimen Kapitel der Raumfahrt.

Länge: 52 Min.



6. Folge: Himmelsreiter - Die Geschichte der Hubschrauber

Frei wie die Vögel wollen sie sein, sich senkrecht in die Luft schrauben, auf der Stelle stehen und überall landen können - Unerreichtes erreichen.

Von den Höhenflügen moderner Hubschrauber und den Schwierigkeiten der ersten Pioniere erzählt die Fernsehdokumentation „Himmelsreiter – Geschichte der Hubschrauber. Autoren der einstündigen Dokumentation sind die Fernsehjournalisten Peter Bardehle aus Hamburg und Mario Göhring aus Kiel. Mit spektakulären Bildern, von denen viele noch nie im Fernsehen ausgestrahlt wurden, schlagen die Autoren den großen Bogen vom ersten Hubschrauber-Entwurf Leonardo da Vincis bis zur spektakulären Landung des ersten Hubschraubers auf dem Mount Everest im Mai 2005. Auch von dieser Expedition zeigt der Film erstmals exklusives Drehmaterial.

Heute steigt in Deutschland alle vier Minuten ein Hubschrauber auf, um Leben zu retten, schätzungsweise 180.000 Menschen verdanken ihr Leben den „Engeln der Lüfte“. Die schnelle Hilfe aus der Luft hatte auch der Bremer Henrich Focke im Sinn, als er 1936 den ersten Hubschrauber der Welt baute: den Focke-Wulf 61. Dass ein Deutscher diese Leistung zustande brachte, ist heute fast vergessen.

Die meisten kennen Igor Sikorsky als den Vater des Hubschraubers. Im Film „Himmelsreiter“ gibt sein Sohn Sergej offen zu, dass der Sikorsky-Hubschrauber VS-300 in den USA erst nach vielen Rückschlägen und Unfällen, fünf Jahre nach Fockes FW-61 vergleichbare Flugleistungen erreichte.

Der Film beleuchtet auch die Rolle des Militärs: Die weitgehend unbekannt, aber spektakuläre Geschichte der „Bachstelze“ wird mit spannendem Filmmaterial erzählt. Dieser einsitzige Aufklärer wurde wie ein Drachen hinter deutschen U-Booten hergezogen. Doch wie so viele Projekte aus der Waffenschmiede des Dritten Reichs kam auch Fockes FA 330 „Bachstelze“ am Ende des Kriegs kaum mehr zum Einsatz. Seit einem Jahr wird bei Bremen im Auftrag des Aeronauticum Nordholz ein Modell originalgetreu nachgebaut. „Himmelsreiter“ zeigt die ersten Filmaufnahmen davon. Ein weiterer Schwerpunkt ist die herausragende Rolle des Hubschraubers im Vietnam-Krieg.

Die TV-Dokumentation „Himmelsreiter“ zeigt eine faszinierende technische Erfindung im Spannungsfeld zwischen Lebensrettung und Kriegseinsatz. Gefördert wurde die Produktion „Himmelsreiter“ durch die MSH-Filmförderung Schleswig-Holstein.

Länge: 52 Min.



7. Folge: Mythos Concorde

Über 30 Jahre lang, von 1969 bis zum Jahr 2000, donnerte sie mit zweifacher Schallgeschwindigkeit über den Atlantik. Mit der Concorde reisten die Superreichen. Sie kamen nach nur drei Stunden in New York an, vor der Zeit, also früher, als sie in Paris oder London losflogen. Die Concorde war Zeit ihres Lebens ein Mythos und würde noch heute fliegen, wenn nicht am 25. Juli 2000 in Paris ein verheerender Unfall 113 Menschen das Leben gekostet hätte. Der einzige Absturz einer Concorde bedeutete ihr Ende, auch wenn sie danach noch mit verbesserten Reifen zwei Jahre weiterfliegen durfte.

Nur 16 Exemplare des Flugzeugs wurden für den Linienverkehr gebaut. Dabei standen in den 60er Jahren, als die Concorde geplant wurde, fast Airlines noch Schlange. Doch die Ölkrise von 1973 verdarb dem Sprintschlucker das Geschäft. Statt dessen machte die gleichzeitig in den USA entwickelte Boeing 747 Karriere – der Jumbojet.

Die schöne Concorde dagegen blieb den Reichen vorbehalten. Das Fliegen mit ihr was für viele ein unerreichbarer Traum. Nur selten durften Kamerateams an Bord, um die Exklusivität nicht zu stören. Eine der raren Drehgenehmigungen bekam der Hamburger Filmemacher Peter Bardehle. Seine Filme über die Concorde liefen weltweit. Er durfte auf zwei Flügen drehen, unter anderem mit Henry Kissinger.

Für „Sternstunden der Fliegerei“ präsentiert er nun ein „Best Off“ der wichtigsten Momente und Aufnahmen. Die Dokumentation porträtiert eine Stewardess und einen Piloten bei ihrer Arbeit in der Concorde. Auch bei den Mechanikern durfte zwei Tage lang gefilmt werden, wie eine Concorde in ihre Einzelteile zerlegt wird. Außerdem bietet die Dokumentation einen exklusiven Einblick in die Geschichte, mit den Testpiloten Brian Trubshaw und André Turcat als Kronzeugen. Schließlich das Unglück von Paris. Unter den Toten war auch die Stewardess Brigitte Kruse, die der Filmemacher drei Jahre zuvor portraitiert hatte. Nun dreht sich die Geschichte.

Eine Spurensuche beginnt, und das Hinterfragen der Unfallberichte. Ein ehemaliger britischer Concordepilot und zwei Kollegen aus der französischen Concorde-Crew erheben schwere Vorwürfe gegen Air France in der Schuldfrage, die Untersuchungsbehörde BEA und Air France halten dagegen. Der Film beschließt die Epoche der Concorde mit dem letzten Linienflug im Jahr 2003 sowie dem spektakulären Transport einer französischen Concorde auf dem Rhein in ein Pfälzer Technikmuseum.

Länge: 52 Min.



8. Folge: Flugzeugträger - Die Macht auf den Meeren

Sie sind autarke Städte mit ein paar Tausend Einwohnern und eigener Luftflotte. Flugzeugträger - die größten Kriegsschiffe der Welt. Schier unüberschaubar erscheint dem Laien das Treiben an Bord dieser mobilen Flughäfen, die aufgrund ihrer strategischen Vorzüge zum unersetzlichen Inventar einer jeden Supermacht gehören. Die Ereignisse im Kosovo-Konflikt haben einmal mehr gezeigt, warum: In internationalen Krisen werden Flugzeugträger zu einer Trumpfkarte der Großmächte.

Bislang konzentrierte sich die TV-Berichterstattung auf amerikanische Flugzeugträger. Die Dokumentation „Flugzeugträger – Die Macht auf den Meeren“ setzt neue Akzente. Zum einen präsentiert sie mit Hilfe von Zeitzeugen und verschollen geglaubten Filmaufnahmen die Geschichte des einzigen deutschen Flugzeugträgers, der „Graf Zeppelin“, die im Dezember 1938 in Kiel Stapellauf hatte. Das größte je in Deutschland gebaute Kriegsschiff fiel 1945 unvollendet und auf Grund gesetzt den Sowjets in die Hände. Bilder über die Ambitionen der Nazis, einen eigenen Träger zu entwickeln, wurden nach dem Krieg von den Amerikanern beschlagnahmt und kehren nun auf Umwegen zu den deutschen Zuschauern zurück. Berichte von Zeitzeugen runden die Dokumentation ab, darunter der von Georg Ott über das Geheimkommando „Zugvogel“: Ott tat als Maschinist Dienst an Bord des deutschen Flugzeugträgers „Graf Zeppelin“ und mußte helfen, den neun Deck hohen Riesen in einer Ostseebucht zu versenken.

Weiteres Filmmaterial aus Amerika, Japan, Frankreich und England zeigt kurios anmutende Szenen der ersten Flugzeugträger wie der „Birmingham“ zu Anfang des Jahrhunderts sowie monströse Kamikaze-Schlachten im Pazifik-Krieg 1944, gefilmt von Kamerateams aus Hollywood auf hochwertigem Farbfilm.

Die heutige Rolle der Flugzeugträger wird am Beispiel Frankreichs dokumentiert, wo ein neuer, nuklearbetriebener Träger in Dienst gestellt wird: die „Charles de Gaulle“. Die Dokumentation zeigt die Mannschaft auf ihrer ersten Ausfahrt. Auf dem anderen französischen Flugzeugträger, der knapp 30 Jahre alten „Foch“, konnte das VIDICOM-Team eine Woche lang das Training der Piloten begleiten. Das Ergebnis sind faszinierende Bilder aus einer schwimmenden Stadt, erzählt mit Hilfe einiger Besatzungsmitglieder vom Seemann bis zum Admiral. Mit ihrer Hilfe wird untersucht, welche Rolle die millionenschweren Giganten der Meere heute strategisch, militärisch und politisch spielen.

Länge: 50 Min.



9. Folge:

a) Senkrecht in den Himmel - Als Pilot im Eurofighter

Er ist der Traumjet der Bundeswehr- 300 Meter nach Start in der Luft, Sechstausend Meter steil in den Himmel - der Eurofighter. Er ist das modernste Kampfflugzeug der Welt, zusammen mit der amerikanischen F22, und soll die alten Modelle MIG 29 und Phantom ablösen.

Noch nie hat die Bundesrepublik Deutschland so viel Geld für ein Flugzeug ausgegeben: 50 Millionen Euro Stückpreis, ohne Waffen und Zubehör. Und nicht zuletzt deshalb ist der High-Tech-Jäger, der zusammen mit Großbritannien, Italien und Spanien gebaut wird, politisch heftig umstritten.

Die ersten Maschinen wurden an das Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“ in Laage bei Rostock ausgeliefert. Ein Jahr lang konnten die Autoren Peter Bardehle und Attila Teri einen Piloten exklusiv bei der Ausbildung begleiten: Frank Simon, 36, einer der erfahrensten MIG-Piloten der Welt. Trotzdem muss er noch mal von vorn anfangen für eine revolutionär neue Technik.

Der Pilot und sein Eurofighter - eine Geschichte, erzählt in rasanten Bildern, in der selbst Trockenübungen faszinieren: ein Flugzeug, mit dem man sprechen kann. Wendig, wie kaum ein anderes bei atemberaubenden Flugmanövern. Stöhnen im Cockpit – durchtrainierte Männer, die der Fliegkraft trotzen. Bilder, die man so im Fernsehen bisher noch nicht zu sehen bekam.

Selbst als Frank Simon wochenlang am Boden pausieren muss, weil die Technik dem Flugplan Streiche spielt, kann die Kamera genüsslich jenem Eurofighter folgen, der gerade ohne Panne, in Laage startet - senkrecht in den Himmel.

Länge: 29 Min.



9. Folge:

b) Der Wüstenprinz - auf den Spuren des Antoine de Saint-Exupéry

Der „Kleine Prinz“ ist eines der meistverkauften Kinderbücher weltweit - Frankreichs Antwort auf Peter Pan und Donald Duck. Wir zeigen, warum St. Exupéry zu einem weltbekannten Mythos wurde und an welchem Ort er seine wichtigsten Inspirationen bekam.

Wohl niemand hat bis heute die Faszination des Fliegens so treffend und packend beschreiben können wie Saint-Exupéry. Seine Bücher sind wahre Abenteuer-Romane, in einer Sprache, die ihresgleichen sucht. Was er schreibt, hat er selbst erlebt. Er war Postflieger in einer Zeit, als die Flugzeuge noch zu unsicher waren, um Passagiere zu befördern.

Er lebte in einer wilden, gefährlichen Gegend: Regelmäßig werden dort Postflieger von Aufständischen abgeschossen, ausgeplündert, getötet. Saint-Exupéry macht die „Wilden“ zu Freunden. Er kann nicht nur abgestürzte Piloten aus den Händen der Mauren retten, sondern schreibt darüber. Jede Tat wäre ein eigenes Buch wert, und ohne sein diplomatisches Geschick wäre die Geschichte der Luftpost sicher anders verlaufen.

Seine Ideen- und Sprachwelt hat sich in Cap Juby entwickelt, jenem einsamen Wüstenposten in der Sahara, den StEx als Postflieger leitete. Dort erinnert man sich noch an den außergewöhnlichen Franzosen. Die Wüstenpiste ist stillgelegt, es ist heute militärisches Sperrgebiet. Nur mit einer Ausnahmegenehmigung des Verteidigungsministeriums kann die Sandpiste heute angefliegen werden. Sie wird einmal im Jahr erteilt, für die längste Flugrallye der Welt von Toulouse nach Dakar. Die Rallye folgt der alten, französischen Postroute und den Spuren der Postpiloten. Um Saint-Exupéry zu verstehen, haben wir die Rallye im Oktober 1999 als einziges Kamerateam in einem Doppeldecker vom Typ AN2 begleitet.

Wir stellen Bilder à la „Englischer Patient“ dem historischen Material gegenüber. Besonders bemerkenswert ist ein spektakulärer Pathé-Film des damaligen Star-Reporters der französischen Wochenschau, René Brut, der erst nach unseren Recherchen im September 1999 in Paris entdeckt wurde. Er enthält sensationelle Aufnahmen eines Wüstencrashes.

Länge: 30 Min.



10. Folge: Zeppelin in Flammen - Die letzte Fahrt der Hindenburg

New York, 6. Mai 1937: Das größte Luftschiff der Welt - die HINDENBURG, Stolz des Dritten Reiches, liegt binnen weniger Minuten in Schrott und Asche. 36 Menschen sterben in den Flammen. Ein rätselhafter Unfall, der nie richtig aufgeklärt werden konnte. Werner Doehner, der zu dem Zeitpunkt 6jährige Sohn eines reichen Mexikodeutschen, und Werner Franz, der damals 14jährige Kabinenjunge der HINDENBURG erinnern sich noch gut an den Abend in Amerika, der das Ende der Luftschiffära bedeuten sollte.

Der Zeppelin war die Concorde der 30er Jahre - schnell und edel, von Europa nach Amerika in zweieinhalb Tagen, doppelt so schnell wie das schnellste Passagierschiff. Die Reise kostete 400 Dollar, zwei Monatsgehälter eines Durchschnittsverdieners. Die HINDENBURG, 1936 gebaut, war das bisher größte Luftschiff der Welt. Das fliegende Hotel bot reichlich Platz für 70 Passagiere. Innerhalb eines Jahres beförderte sie über 3000 Gäste, unter anderem nach New York und Rio.

Auf der ganzen Welt waren die deutschen Zeppeline gern gesehen. Das nutzen die Nationalsozialisten für ihre Propaganda aus, denn Hitler wollte eine Großmacht präsentieren. Die gewaltigen Zeppeline passten ihm gut ins Konzept. Bei Ereignissen wie etwa der Olympiade 1936 flog die Hindenburg als Werbeträger für das Hakenkreuz.

Bis heute umgibt die Katastrophe von Lakehurst ein Mysterium, ähnlich dem Unglück auf der „Titanic“. Die Dokumentation erweckt die goldene Zeit der Zeppeline wieder zum Leben und schildert, wie es zum Unglück kommen konnte. Der Film ist eine spannende Spurensuche mit interessanten historischen Sequenzen, die zum Teil noch nie zu sehen waren. Augenzeugen berichten in bewegenden Interviews über ihre Erlebnisse.

Länge: 42 Minuten