

Bitte zeichne mir ein Schaf

Die Lange Nacht über Antoine de Saint-Exupéry

Wiederholung aus dem Jahre 2015

Autor: Nikolaus Scholz

Redaktion: Dr. Monika Künzel

Regie: Nikolaus Scholz

Sprecher: Sabine Haupt
Markus Hering
Patrick Oliver Beck
Yodit Riemersma

Sendetermin: 27. Juni 2020 Deutschlandfunk Kultur
27./28. Juni 2020 Deutschlandfunk

Urheberrechtlicher Hinweis: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden. Jede Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in den §§ 45 bis 63 Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

© Deutschlandradio - unkorrigiertes Exemplar - insofern zutreffend.

1. Stunde

MUSIK *la vie en rose*, Original Edith Piaf (3.05)

O-Ton aus dem Film *La dernière Mission* (1994) / R: Robert Enrico (1.50)

Stimme (w) „Was werden Sie tun, Antoine?“

Stimme (m) „weggehen“

Stimme (w) „wohin denn?“

Stimme (w) „zu Mermoz und den anderen // Mein Platz ist unter ihnen“.

Stimme (w) „Aber sie sind tot, Antoine“

Stimme (w) „wir sind tot, sie leben“

endet mit **MUSIK**

MODERATION

Bitte zeichne mir ein Schaf

Eine Lange Nacht über Antoine de Saint-Exupéry

In der heutigen Langen Nacht werden Sie Zeugen eines bewegten Schicksals - jenes des französischen Piloten und gefeierten Kultautors Antoine de Saint-Exupéry, der am 31. Juli 1944 zu einem planmäßigen Aufklärungsflug über der Region Grenoble startete, davon aber nicht zurückkehrte, sondern in den Fluten des französischen Mittelmeers seinen Tod fand. Erst im Jahr 2000 wurden von einem französischen Taucher Teile der Maschine auf dem Grund des Mittelmeers nahe Marseille geortet, im Herbst 2003 geborgen, und ein Jahr später als Flugzeugteile einer amerikanischen P-38 Lightning identifiziert, jener von Saint-Exupéry. Die mögliche Absturzursache – technisches Versagen, Abschuss oder Freitod – ist sechs Jahrzehnte lang im Dunkeln geblieben. In dieser ersten Stunde der langen Nacht wird das Geheimnis um Exupérys Tod gelüftet. Antoine de Saint-Exupéry wurde am 29. Juni 1900 geboren, verlor mit vier Jahren den Vater, und kam mit neun gemeinsam mit seinem jüngeren Bruder in ein von Jesuiten geführtes Internat. In der zweiten und dritten Stunde der Langen Nacht lernen Sie den Menschen Saint-Exupéry näher kennen, seine Leidenschaften, Sehnsüchte, amourösen Abenteuer wie auch seine große Liebe. In seinem unsteten Leben arbeitete Saint-Exupéry zumeist als Pilot – eine Erfahrung, die er auch literarisch verarbeitete, etwa in dem Roman *Vol de nuit*, zu deutsch „Nachtflug“, der ihm 1931 den renommierten französischen Literaturpreis *prix femina* einbrachte. 1943, ein Jahr vor seinem Tod, erschien die mit eigenen Illustrationen versehene Erzählung *Der kleine Prinz*, ein Buch, das mit insgesamt 80 Millionen weltweit verkauften Exemplaren auf Platz 17 der Weltrangliste der meistverkauften Bücher rangiert, knapp vor den Fantasieromanen der britischen Erfolgsautorin Joanne K. Rowling.

O-Ton aus dem Film *La dernière Mission* (1994) / R: Robert Enrico (1.50)

Stimme (m) „St. Exupéry ist schon wieder verschwunden // Er kommt wieder, ganz sicher!“

MODERATION

Doch er kommt nicht wieder. Saint-Exupéry, der am 31. Juli 1944 zu einem planmäßigen Aufklärungsflug startet, findet in den Fluten des französischen Mittelmeers seinen Tod. Doch die Absturzursache, und selbst der genaue Absturzort bleiben über fünf Jahrzehnte ungeklärt. Ein Umstand, der viele Spekulationen nährt. Die Spannweite der Spekulationen ist groß. Sie reicht von Selbstmordgerüchten über mysteriöse Geheimaufträge zur Befreiung italienischer

Partisanen bis zum Abschuss des Piloten durch deutsche Jagdflieger. Sicher war nur, dass Saint-Exupéry, der mit seinen Publikationen über das Fliegen schon damals sehr bekannt war, am Morgen des 31. Juli 1944 mit seiner P-38 auf Korsika zu einem Aufklärungsflug in Richtung Grenoble gestartet war und unterwegs spurlos verschwand. An jenem Tag um elf Uhr Vormittag meldete die westlich von Lyon gelegene deutsche Radarstation „Falter“ einen Einzelflug, und alarmierte die Piloten der Jagdgruppe 200 in Aix-en-Provence. Abschussberichte dieser Flugstaffel sind von Juni 1944 an aber verschollen geblieben.

ZITAT (aus: *Flug nach Arras*)

Von nun an kommt mir jede Explosion nicht als Drohung, sondern als Abhärtung für uns vor. Jedes Mal denke ich mir eine zehntel Sekunde lang meine Maschine in Stücke gerissen. Aber sie spricht immer auf die Schaltungen an und ich richte sie hoch wie ein Pferd und reiße dabei kräftig an den Zügeln. Dann entspanne ich mich und fühle mich von einem dumpfen Jubel durchdrungen. Ich habe keine Zeit gehabt, die Furcht anders als eine physische Verkrampfung zu empfinden, wie sie ein lautes Geräusch hervorruft, und schon darf ich erleichtert aufseufzen. Ich sollte das Zupacken des Schlags, dann die Furcht, schließlich die Entspannung durchleben. Das denken Sie sich so! Ich habe keine Zeit! Ich empfinde das Zupacken, dann die Entspannung. Zupacken, Entspannung. Es fehlt eine Zwischenstufe: die Furcht. Ich lebe auch nicht in Erwartung des Todes in der nächsten Sekunde, ich lebe in der Auferstehung, ausgehend vom Ende der letzten Sekunde. Ich lebe in einer Art Kometenschweif der Freude. Ich lebe im Kielwasser meines inneren Jubels. Und ich beginne, ein herrlich unerwartetes Vergnügen zu empfinden ... Es ist, als ob mir mein Leben mit jeder Sekunde neu geschenkt würde. Als ob mir mein Leben mit jeder Sekunde fühlbarer würde. Ich lebe. Ich bin am Leben. Ich bin noch am Leben. Ich bleibe immer am Leben. Ich bin nur noch ein sprudelndes Leben. Die Trunkenheit des Lebens kommt über mich. Man spricht von der „Trunkenheit des Kampfes ...“, es ist die Trunkenheit des Lebens! Oh! Die da unten auf uns schießen, wissen sie eigentlich, dass sie uns zurechtschmieden?

MUSIK *maintenant Je Sais*, Original Jean Gabin (3.12)

MODERATION

Vor 17 Jahren begann sich der erste Knoten des Rätsels um Saint-Exupéry zu lösen. Am 7. September 1998 fuhr der Fischer Jean-Claude Bianco mit seinem Boot am Morgen zu seinen Fischgründen südöstlich vor Marseille. Beim Reinigen der Netze fand er einen kleinen verkrusteten Gegenstand im Beifang.

Gartzen 2

Man muss wissen, die Fischer die mit diesen Grundnetzen fischen, haben immer eine riesige Menge unerwünschten Beifang drinnen: Schrott, Blech, Steine, Korallenreste. Was eben sonst neben Fischen noch am Meeresgrund liegt. Normalerweise wird das ungesehen wieder über Bord geworfen. Dieser glückliche Zufall, dass man beim Leeren des Netzes einen kleinen, verwachsenen Klumpen bemerkt, und ihn dann noch reinigt und anschaut, ist eigentlich schon mehr als unwahrscheinlich. Und das dabei noch der Name Saint-Exupéry's rauskommt, der auf diesem Armband steht, ist ein sensationeller Glücksfall.

MODERATION

Lino von Gartzen ist ein deutscher Unterwasserforscher und lebt in der Nähe des Starenberger Sees bei München. Seine große Leidenschaft ist das Tauchen und das Erforschen gesunkener Flugzeugwracks. Dabei stieß er unter anderem auf die Geschichte eines deutschen Flugzeugs, das im Mittelmeer am Meeresgrund lag, und von dem französischen Unterwasserforschers Luc

Vanrell aus Marseille entdeckt worden war. Diese Geschichte, die nichts mit Saint Exupéry zu tun hatte, war der Beginn einer bis heute währenden Freundschaft der beiden Forscher. In ihren ersten gemeinsamen Gesprächen erfuhr Lino von Gartzzen auch, dass Luc Vanrell es gewesen war, der wenige Jahre zuvor in einer Tiefe zwischen 50 und 80 Metern die Wrackteile der Maschine von Saint-Exupéry gefunden hatte, und – wenige Meter daneben – einen Motor einer deutschen Maschine, die er aber noch nicht identifizieren konnte. Zunächst waren aber auch Suche und Identifikation der amerikanischen P-38 Maschine von Saint-Exupéry ein schwieriges Unterfangen, das viel Zeit und Aufmerksamkeit forderte.

Gartzzen 2

Jetzt muss man wissen, dass rund um Marseille hunderte, tausende von Wracks liegen, auch viele Flugzeuge. d.h. diesen Wrackteile, es handelte sich nur um einzelne Blechteile, wurde eigentlich nie größere Bedeutung beigemessen. Und das hat sich erst später geändert: 1998, nachdem der französische Fischer Jean-Claude Bianco in seinen Netzen das Armband Exupéry's gefunden hat.

Gartzzen 3

Das hat natürlich bei Luc Vanrell, wo er das erfahren hat, natürlich wieder den Gedankenanstoß gebracht: Moment, in der Gegend hat mein Vater schon einmal ein Flugzeugwrack gefunden, und ich war auch schon da, und hab auch schon Teile von einer Maschine gefunden. Vielleicht gehört das ja irgendwie zusammen. Jetzt muss man wissen, dass vor der südfranzösischen Küste viele Flugzeuge dieses Typs abgestürzt sind. D.h. die bloße Existenz einer P 38 Lightning vor Marseille muss nicht bedeuten, dass es die Exupéry's ist. D.h. der erste Teil der Forschungen ... war mal rauszufinden, welche Maschinen gelten als vermisst. Welche sind von welchem Typ? Von welcher Bauform? Und welche Wracks sind bekannt? Und das war der erste, wo man gesagt hat: gut, alle anderen Vermissten genau diesen Typs können wir eigentlich ausschließen. Die Wracks sind bekannt oder gehören zu einem anderen Typ ... Das war das erste große Indiz, wo man gesagt hat: gut, nach aller Wahrscheinlichkeit muss es sich um die Maschine Exupéry's handeln.

MODERATION

Luc Vanrell fotografierte und dokumentierte die Objekte unter Wasser und meldete den Fund am 25. Mai 2000 den zuständigen Behörden. Die Teile stammten nachweislich von einem Flugzeug des Typs P-38, einer amerikanischen Maschine, die auch Saint-Exupéry auf seinem letzten Flug geflogen hatte. In den Gewässern von Südfrankreich liegen jedoch mehr als 40 Flugzeuge dieses Typs. Daher wurden mit Genehmigung der Behörden Teile des Flugzeugswracks geborgen. Auf einem dieser Teile fand sich die Seriennummer „2734“.

Gartzzen 4

Und diese Nummer konnte wieder der Maschine Exupéry's zugeordnet werden, und damit war die Indizienkette eigentlich wasserdicht. Flugzeugtyp stimmt überein, die Nummer stimmt überein, und das Armband. Damit war die Identifizierung der Maschine anerkannt. Aber, wie gesagt, das Thema war noch immer offen: warum ist denn Exupéry abgestürzt? Was hat zu dem Absturz geführt? Und anhand der wenigen Wrackteile, die man gefunden hat - 10-15 % des Flugzeugs - war nicht ersichtlich, was die Absturzursache ist. Es gab noch eine Untersuchung anhand des Turboladers, der geborgen wurde, woran man daraus schließen kann, dass die Maschine mit hoher Geschwindigkeit senkrecht ins Meer gestürzt ist durch die Verformung.

MODERATION

Schon vor diesem sensationellen Fund hatte der französische Forscher Luc Vanrell viel Zeit unter Wasser verbracht, um die einzelnen Wrackteile verschiedenster Flugzeuge zu dokumentieren, und machte dabei eine interessante Entdeckung. Durch einen reinen Zufall sah er eine Gorgonie aus dem sandigen Meeresboden wachsen.

Gartzen 7

Eine Gorgonie ist die Weichkoralle des Mittelmeers, und ein erfahrener Taucher weiß aber, eine Gorgonie kann nicht auf Sand wachsen, die braucht einen festen Untergrund. Das hat ihn recht verwundert. Und dann ist er zu dieser Stelle getaucht, und hat angefangen, ein bisschen vorsichtig am Fuß der Gorgonie den Sand wegzuschieben, und hat gesehen, die sitzt auf einem Blechteil. Dann hat er mehr gegraben, und hat gesehen, da kommt eine Reihe von Zylindern raus. Das wird wahrscheinlich ein alter Bootsmotor sein! Und nach weiterem Graben kam eine zweite Reihe von sechs Zylindern raus, dann war es ganz klar: gut, das schaut nach einem Flugzeugmotor aus. Erste Vermutung natürlich: Zwölfzylinder V-Motor, das ist der Motor der Maschine von Exupéry, der ja zwei davon hatte. Und wieder nach neuem Graben kam ein seltsames Symbol raus, dass er erst nicht zuordnen konnte, nämlich ein runder Kreis mit einem Indianerkopf drinnen ... Und erst am Heimweg am Abend hat er ein Auto vor sich gesehen, mit dem Skoda-Zeichen. Und dann war ihm klar: Moment, das was er dort gesehen hat, ist das alte Skoda-Zeichen. Was natürlich gleich die Frage aufgeworfen hat, Skoda-Motoren in einem amerikanischen Flugzeug, das passt nicht zusammen.

MODERATION

Da lag nun ein Motor am Meeresgrund vor Marseille, genau an der Stelle, wo Exupéry abgestürzt war. Niemand konnte vorerst sagen, ob dieser Motor irgendeinen Bezug hatte zu Exupéry oder nicht. Die nächste Frage lautete: Liegt der Motor nur zufällig an der gleichen Stelle wie die Wrackteile der P-38 von Exupéry, oder steht er vielleicht auch in einem kausalzeitlichen Kontext zu Saint-Exupéry's Verschwinden?

Gartzen 5

Es hätte ja sein können – als Beispiel – dass es einen Luftkampf gab, und beide Maschinen abgestürzt sind. Als Folge dieses Luftkampfes kommt es ja öfter vor, dass eine Maschine beschossen wird, Trümmerteile ableisten, und das andere Flugzeug den Jagenden auch zum Absturz bringt. Das hätte damals für uns eine relativ plausible Erklärung gebracht, warum es niemals eine Abschussmeldung gab, weil eben beide Flugzeuge, und damit alle Zeugen davon dort im Meer gelandet sind. Das war die spannende These, die wir einmal in den Raum gestellt haben, und uns überlegt haben, wie können wir dort weitermachen.

MODERATION

Lino von Gartzen machte gemeinsam mit Luc Vanrell Dutzende von Tauchgängen, um Anhaltspunkte zu finden, die den Motor identifizieren könnten. Denn in der Flugzeugarchäologie, so Lino von Gartzen, gehe es eigentlich immer um Bauteile und Nummern.

Gartzen 6

Sobald man eine Nummer hat, kann man schauen in Bauteillisten, in technischen Dokumentationen, zu welchem Flugzeug, zu welchem Modell, zu welchem Bauteil gehört es? Wann wurde es verbaut? Das ist immer der Ansatz.

Gartzen 0

Bei unseren ersten Untersuchungen unter Wasser konnten wir nur ein paar Nummern identifizieren und ein paar typische Merkmale, und konnten dann zuordnen: Es ist ein Mercedes-Benz-Motor. Es war klar, wir haben den Motor-Typ jetzt identifiziert, hat allerdings nicht viel geholfen, weil dieser Motor in eine Messerschmidt 109 eingebaut war. Dazu muss man wissen, dass es von diesem Motortyp über 20.000 Exemplare gab, hat uns im ersten Schritt auch nicht sehr viel weitergeholfen. Dann kam zusätzlich bei weiteren Nachforschungen heraus, dass diese Motoren regelmäßig gewechselt wurden. D.h. nach ca. 100-200 Stunden hat man diese Motoren ausgebaut aus dem Flugzeug, und zur Generalüberholung geschickt. D.h. anhand des Motors definitiv das passende Flugzeug zu ermitteln, ist bei so einem Wechselteil eigentlich unmöglich. Und das war auch das Ergebnis meiner ersten Forschung in Deutschland, wo ich mich mit verschiedenen Fachleuten unterhalten habe. Die haben alle gemeint: Du spinnst! Man wird es nicht schaffen, diesen Motor einem Flugzeug und damit einer Person und einem Ereignis zuordnen zu können aufgrund dieser Stückzahlen und der damit verbundenen Problematik.

MODERATION

Doch aufgeben war seine Sache nicht. Gemeinsam mit seinem französischen Kollegen Luc Vanrell hatte er sich nun einmal in den Kopf gesetzt, das Rätsel um den Tod von Exupéry lösen zu wollen. So erarbeiteten die beiden ein Konzept und erreichten bei den französischen Behörden schließlich auch eine Bergungs-Genehmigung. Doch das Projekt tatsächlich auch umzusetzen, war schwerer, als sich die beiden Forscher vorgestellt hatten.

Gartzen 9

Wir haben angefangen, den Motor freizulegen, was gar nicht so einfach war, weil er eben im Sand lag, auf 56 m. In dieser Tiefe zu arbeiten, als Taucher, ist schon relativ aufwändig. Man hat ungefähr 10 Minuten Grundzeit, in der man dort arbeiten kann, und 1 Stunde Dekompressionszeit zum auftauchen. D.h., wir hatten jeden Tag unter Wasser effektiv nur etwa 15 Minuten, dafür aber 2 Stunden hin- und 2 Stunden Rückfahrt, ganzes Tauchmaterial vorbereiten, d.h. für einen Arbeitstag 15 Minuten Arbeit unter Wasser. Und dementsprechend hat das Ganze lange gedauert, diesen Motor frei zu graben ... Oft war es auch so, dass wir am nächsten Tag gekommen sind, und durch Strömungen der Sand eigentlich an der Stelle war, wo er am Tag vorher noch lag. D.h. wir haben nicht nur gegen die Zeit, sondern auch gegen das Element Sand gekämpft ... Dann kam der Mistral ... Und somit war die erste Bergungsaktion schon wieder abgeschlossen, weil die Zeit ausgegangen ist.

MUSIK *La mer*, Charle Trenet (3.21)

MODERATION

Die Bergung im März 2006 verlief mit vielen Komplikationen und die Zeit rannte den beiden buchstäblich davon. Leider waren auf der vorher im Sand liegenden unzugänglichen Seite des Motors weder Typenschild noch Wartungsplakette zu finden. Auch die Stelle mit der Seriennummer war stark durch Korrosion beschädigt. Und noch ein weiteres Problem sollte Lino von Gartzen viel Kopfzerbrechen kosten. Schließlich wollten er und Luc Vanrell den besagten Motor nicht nur bergen, sondern auch nach Deutschland bringen, zu den Mitarbeitern des „Werftvereins“ bei der alten Flugwerft in Oberschleißheim am nördlichen Stadtrand Münchens.

Gartzen 9

Nachdem ich mit Behörden ... einiges in Erfahrung brachte, habe ich mir gedacht: Wenn wir diesen Motor ausführen, brauchen wir wahrscheinlich auch eine Genehmigung. Dann habe ich bei den französischen Behörden angerufen, und habe gemeint: die Bergung schreite

voran. Geplant ist, ihn nach Deutschland zu bringen. Ich hätte gerne eine Bestätigung der Behörden, dass wir das auch dürfen. Da war erst einmal Schweigen ... Und dann hieß es: Moment, wenn es sich vielleicht um einen deutschen Motor handelt, bräuchten wir eigentlich auch eine deutsche Genehmigung für die Bergung. Das war für mich ein Rückschlag. ... Und da das nicht immer einfach ist, diese zu bekommen, habe ich mir gedacht: Jetzt steht das Projekt auf der Kippe, und dann habe ich herum telefoniert ... Niemand hat sich zuständig gezeigt. Und dann habe ich über Vermittlung beim Militärattaché in Paris angerufen. Der wurde mir als der genannt, der vielleicht am wahrscheinlichsten zuständig sein könnte. Der hat erst alle meine Illusionen geraubt – ich hatte ihm am Telefon die ganze Geschichte erklärt – und dann hat er gesagt: So, sie schreiben jetzt einen Antrag auf Genehmigung ans Auswärtige Amt und die Bundesfinanzdirektion, das kann ein bis zwei Jahre dauern, bis sie vielleicht dann irgendwann die Genehmigung kriegen. Aufgrund der Tatsache aber, dass er dieses Projekt toll findet, und die Franzosen eine Ausfuhrgenehmigung erteilt haben, befürwortet er die Bergung, auch aufgrund des Zeitdrucks, und informiert diese Stellen über die Bergung, damit es seinen Rechtsweg geht. Er ist selber Taucher, und er findet das Projekt attraktiv. Und das war für uns ein Glücksfall, ein weiterer, fast so groß wie der Fund des Armbands damals, dass wir aufgrund unserer seriösen Vorarbeit und der Genehmigung der großen Franzosen auf diesem Weg auch die schnelle Genehmigung aus Deutschland gekriegt hatten, die wir auch so bekommen hätten, aber das Projekt um Jahre zurückgeworfen hätte.

MODERATION

In München wurde der Motor komplett in seine Einzelteile zerlegt, und so konnten die deutschen Experten tatsächlich anhand der verbauten Zündkerzen ermitteln, dass dieses Flugzeug frühestens im Herbst 1943 abgestürzt sein konnte.

Gartzen 10

Zudem konnten wir noch an den anderen Bauteilen ermitteln, dass dieser Motor in einer Messerschmidt 109 verbaut gewesen ist. Also wir wussten jetzt schon 'mal ein Absturzdatum, ein Minimal-Absturzdatum, und den genauen Flugzeugtyp.

Und siehe da, mit diesen Informationen waren plötzlich nur noch 2 Flugzeuge übrig, die infrage kommen. D.h. wir haben uns da schon mal verdammt gut angenähert. Und der nächste Schritt war, bei diesen 2 Flugzeugen, die in Frage kommen, die Gefechtsberichte zu analysieren. Das waren 2 verschiedene Daten: das eine war Ende Dezember das eine Flugzeug vermisst, und das andere Mitte Januar. Dann haben wir diese Tage näher beleuchtet: die dt. Verlustmeldungen analysiert, die amerikanischen Abschußmeldungen ... und haben dann gesehen, von dem gesamten Kontext passt alles perfekt zu der einen Maschine, die andere Maschinen können wir nahezu ausschließen, wie die deutlich weiter östlich ins Meer gestürzt ist, vermutlich. D.h. wir hatten dann einen Favorit, wo wir gesagt haben: zu 80, 90% müsste es sich um diese Maschinen handeln, und das war dann der nächste Zufall: Das war die Maschine eines deutschen Prinzen, von Prinz Alexis zu Bentheim und Steinfurt, ein junger deutscher Adeliger, der bei seinem ersten Feindflug vor Marseille abgeschossen wurde, und seitdem als vermisst gilt.

MODERATION

Lino von Gartzen hatte durch Glück einen Prinzen gefunden, noch dazu einen deutschen Prinzen, der am Absturzort des Autors des kleinen Prinzen, nahezu an der gleichen Stelle abgestürzt war – allerdings schon Monate vorher. Damit war eines klar: diese Maschine konnte nichts mit dem Verschwinden Exupéry's zu tun haben. Zu dem Rätsel Exupéry's hatte sich ein weiteres gesellt: Das Rätsel um Prinz Alexis zu Bentheim und Steinfurt. Dass auch dieses Rätsel von Lino von Gartzen und Luc Vanrell gelöst werden sollte, lag zu diesem Zeitpunkt noch in weiter Ferne.

MUSIK (kurze Musikbrücke)

MODERATION

Der Türke der Insel Riou

Ein weiteres Puzzleteil zu diesem mittlerweile fast kriminologischen Fall lieferte schließlich ein Skelett, das man in den 1960er Jahren bei archäologischen Ausgrabungen auf einer Insel ganz nahe der Absturzstelle, gefunden hatte, auf der Insel Riou.

Gartzen 12

Man hat es untersucht, und es keinem Vermisstenfall zuordnen können. Ist irgendwann die These aufgekommen, dieses Skelett ist ein Türke, der bei der Belagerung Marseilles vor vielen hundert Jahren ums Leben gekommen ist, und dort verscharrt wurde. Das war der Türke der Insel von Riou – so lief dieses Skelett lange Zeit.

Und wir haben uns dann aber Gedanken gemacht, Luc ... hat alte Artikel zu diesem Thema gefunden, und nachdem er sich um alles kümmert, was rund um den Absturzort an Geschichten existiert, hat er probiert, wieder Material zu diesem Skelett zu finden, und hat tatsächlich Fotos auftreiben können, die die Ausgrabung und Freilegung dieses Skelettes zeigen, und bei Ansicht dieses Fotos haben wir uns natürlich Gedanken gemacht, und gesagt: OK, dort fehlt ein Bein. Ein Bein, das fehlt, ist eine klassische Absturzverletzung bei den dt. Jagdfliegern. Das hat damit zu tun, dass die Hauptkanone, die Motorkanone bei einer Messerschmidt 109 im Fußraum untergebracht ist, und wenn eine Maschine abstürzt, verformt sich der Motorbereich vorne, und reißt in vielen Fällen den Piloten das Bein ab.

MODERATION

Dennoch blieb die Identität des Skeletts vorerst jedoch ungeklärt. Und auch die Nachforschungen zu der Absturzursache Saint-Exupéry's stockten. Lino von Gartzen gab nicht auf, schaltete Anzeigen im „Jägerblatt“, einer Zeitschrift für Jagdflieger, sammelte alle Dokumente über die in Südfrankreich stationierten Flieger der „Jagdgruppe Süd“ und der „Jagdgruppe 200“, und suchte Namen aus vorhandenen Abschusslisten heraus und telefonierte mit möglichen Zeitzeugen, die noch am Leben waren.

Gartzen 15

Alle haben gesagt: das ist so lange her, das sagt mir nichts. Da war so viel los, bin schon alt, und Details kann ich leider nicht mehr sagen. Unterlagen habe ich auch keine mehr, die sind verloren gegangen beim Rückzug aus Südfrankreich. Und bei dem letzten quasi geplanten Anruf habe ich mit einem ehemaligen Piloten telefoniert der Einheit, der auch gesagt hat, ich kann mich an nichts mehr erinnern, aber ich kenne noch jemanden, der wohnt nicht weit weg von mir, der war auch bei der Jagdgruppe Süd und Jagdgruppe 200, der dort stationierten Einheit, der ist noch sehr, sehr rüstig und sehr fit. Rufen Sie doch den einmal an, und der kann Ihnen vielleicht auch etwas zum Thema Saint-Exupéry's sagen.

MODERATION

Lino von Gartzen hatte sich zwar über diesen Hinweis gefreut, war aber zwischenzeitlich nach den Hunderten von Anrufen desillusioniert, und machte sich keine großen Hoffnungen. Dennoch wollte er auch diese letzte Chance nicht unversucht lassen und rief am nächsten Morgen bei einem gewissen Horst Rippert an.

Gartzen 16

Das Gespräch hat eigentlich begonnen wie immer, ich habe mich auch bei den ganzen anderen vorgestellt: Mein Name ist Lino von Gartzen und ich untersuche derzeit einen Motor

im Mittelmeer von einem deutschen Jagdflugzeug. Dieser Motor wurde an der gleichen Stelle gefunden, wie der Absturz St. Exupéry's, und probiere jetzt weitere Informationen zu diesem deutschen Piloten zu ermitteln. Genauso habe ich mich immer vorgestellt. Und die Antwort von Herrn Rippert war: „Dann brauchen sie net weiter forschen, den Saint-Exupéry, den hab ich abgeschossen!“

Gartzen 17

Also ich war am Telefon, und war – das kommt nicht oft vor - erstmal eine Minute still. Weißrot, verschiedene Farben angenommen, und hab' probiert, diesen kurzen Satz irgendwo einzuordnen. Meine Frau hat mich auch ganz besorgt angeschaut. Sie war im Zimmer. Sie hat nicht mitgekriegt, was der gesagt hat, aber sie hat mich noch nie so fassungslos gesehen. Nachdem ich mich dann gefangen hatte, habe ich die Frage noch einmal gestellt, und habe gesagt: Was sie da gerade gesagt haben, können Sie das noch 'mal bitte wiederholen. Ja, Saint-Exupéry habe ich abgeschossen.

MODERATION

Lino von Gartzen vereinbarte schon für den übernächsten Tag ein persönliches Treffen mit Horst Rippert, der in Wiesbaden zu Hause war.

Gartzen 17

Herr Rippert war ein sehr freundlicher, offenherziger Mensch. Was mich von vornherein fasziniert hat, war seine Geschichte, dass er sich sehr detailliert erklären konnte, und sehr viele detaillierte Erinnerungen dazu hatte.

Er hat damals die Ereignisse so beschrieben: Er war in Südfrankreich auf einem Flugplatz stationiert, als Jagdflieger, und hätte dann die Alarmierung gekriegt, in der es hieß: Dort sind feindliche Jagdflugzeuge im Einsatz, auch ein Aufklärer gemeldet, er solle doch mal kontrolliert fliegen und schauen, ob er irgendwie rankommt. Er ist da alleine gestartet. In Richtung Toulon geflogen, an der Küste entlang, wieder Richtung Marseille zurück, und hatte dann eine P 38 vor sich gehabt, die komische Flugbewegungen gemacht hat. Die ist wohl relativ tief geflogen, auf 2000 m bis 3000 m, also unüblich tief, und hatte komische Schlingerbewegungen gemacht Kurven nach links und rechts, so seltsam hin und her gedümpelt. Hat er sich gedacht: Wenn er mich bemerkt, die Maschine ist ebenbürtig oder schneller, der wird wahrscheinlich versuchen, zu entkommen. Die Maschine, die P 38, hat keine Anstalten gemacht, woraus er schließen konnte, er hat mich bemerkt oder er versucht, zu entkommen, und dann ist er einfach mit Fahrtüberschuss von oben zu dieser Maschine hingeflogen und hat auf die Tragflächen geschossen. Und dabei hat er die Maschine zum Absturz gebracht, und sie wäre senkrecht ins Meer abgestürzt.

MODERATION

Warum aber, fragte sich Lino von Gartzen, konnte sich sein Gegenüber so genau an diesen 31. Juli 1944 erinnern? Immerhin lag dieser Tag über sechs Jahrzehnte zurück. Die Frage ließ den von Natur aus skeptischen Forscher nicht in Ruhe, und so stellte er sie denn auch Horst Rippert zu guter Letzt.

Gartzen 18

Habe ich als Antwort bekommen: Ach, im übrigen, kennen Sie meinen Bruder Ivan Rebrow? Habe ich gesagt: sagt mir nicht viel, ich glaube, das ist ein Sänger, das ist, glaube ich, vor meiner Zeit gewesen. Und dann hat er über seinen Bruder erzählt, der ein berühmter Sänger war, und nur den Künstlernamen Ivan Rebrow hatte, und eigentlich auch Rippert heißt. Ich habe mir dann nichts dabei gedacht, bin heim gefahren, und habe erst deutlich später erfahren, dass der 31.7. der Geburtstag seines Bruders ist.

MODERATION

Horst Rippert lebte bereits lange Jahre mit der Vermutung, dass er es gewesen sein könnte, der Saint-Exupéry möglicherweise an jenem Tag abgeschossen hat. Sein Verdacht, den er gegenüber niemandem geäußert hatte, erhärtete sich erst, als das Wrack der P-38 bei Marseille offiziell identifiziert wurde. Rippert stellte Lino von Gartzten alle Informationen über seine Erinnerungen dieses Tages zur Verfügung. Allerdings fehlte eine offizielle Abschussbestätigung, die Ripperts Aussage bestätigen konnten. Die hätte es damals nur beim Fund eines Wracks oder aufgrund von Zeugenangaben gegeben. Dennoch: Die Daten der Untersuchung des Wracks und die Aussagen Ripperts bestätigten wichtige Informationen wie Ort, Zeitpunkt, Flugzeugtyp, Flugverhalten. Alle Indizien sprechen dafür, dass es so gewesen ist. Das Rätsel war gelöst.

MUSIK (*chansons bleu*, Leo Marjana , 1944, 3.10 / *Non, je ne regrette rien* Edith Piaf, 2.22)

MODERATION

Noch ein Rätsel wollte gelöst werden. Jenes von Prinz Alexis zu Bentheim und Steinfurt. Lino von Gartzten's Recherchen führten schließlich nach Kalifornien, wohin der an den Ausgrabungen auf der Insel Riou beteiligte Forscher emigriert war. Er hatte den Schädel und drei Rückenwirbel des gefundenen Skeletts nach Amerika mitgenommen.

Gartzten 19

Der Forscher damals war Arzt, und hat den Schädel dieses Skeletts aufgehoben, unter anderem auch drei Rückenwirbel, und hatte diesen Schädel jahrelang auf seinem Tisch stehen gehabt. Es war damals bei Ärzten ja so – die haben heute noch immer gerne ein Skelett - er hatte damals eben diesen Schädel von der Insel Riou auf seinem Tisch. Er ist dann ausgewandert in die USA, und die Tochter von ihm war dann sehr interessiert an den Forschungen, hat gesagt: Natürlich, sie stellt das alles gerne zur Verfügung, die können untersucht werden. Dann hat erst ein Anthropologe anhand der Kopfform Untersuchungen gemacht, und gesagt: Gut, Saint-Exupéry kann es nicht sein. Die Kopfform, anhand vor allem des Kiefers, passen nicht überein, aber die Kopfform passt perfekt zu den Bildern Alexis Prinz von Bentheim und Steinfurt. Es gibt auch Indizien an den Zähnen, dass die Zähne behandelt worden sind in der Jugend, was damals relativ ungewöhnlich ist. Alexis Prinz zu Bentheim hat aber einen Überbiss, der als Jugendlicher behandelt worden ist von einem Kieferorthopäden. D.h. es gab da schon eine perfekte Übereinstimmung. Das Skelett gehört nicht zu Saint-Exupéry, aber könnte von äußerlichen Merkmalen perfekt zu Alexis Prinz zu Bentheim passen, dazu das fehlende Bein, und eine Schädelfraktur an der Stirn. D.h. nach den äußerlichen Merkmalen hat das alles sehr gut gepasst. Wir haben dann über den Anthropologen, der die Untersuchung geleitet hat, gesagt: Wir könnten mal eine DNA-Probe machen.

MODERATION

Erst zu diesem Zeitpunkt fasste Lino von Gartzten den Entschluss, den noch lebenden Bruder des vermissten deutschen Prinzen zu kontaktieren – es war der Fürst zu Bentheim und Steinfurt.

Gartzten 19

Da muss ich sagen: Das war mit einer der schönsten Bestandteile der Forschung bei dem ganzen Projekt für mich, weil dieser Fürst zu Bentheim jahrelang oder jahrzehntelang zu dem

Verbleib seines Bruders recherchiert hat, und nie wirklich damit aufgegeben hat. Wie bei so vielen Angehörigen, war immer die Hoffnung, er könnte ja überlebt haben, an einer Amnesie leiden, oder schwer verwundet gewesen sein, keine Erinnerungen mehr haben ... Vielleicht lebt er ja noch irgendwo. Der hatte wie so viele Angehörige verschiedenste Theorien, und hat auf jeden Fall jahrzehntelang zum Verbleib seines Bruders geforscht. Das hat mir sehr viel bedeutet, diesem Mann jetzt eine Gewissheit geben zu können. Wir haben ihn über die Forschungen informiert, auch wieder anhand der Indizien gesagt: Wir haben nach bestem Wissen und Gewissen geforscht. Es handelt sich bei diesem Flugzeugwrack, das am gleichen Ort wie das Wrack Saint-Exupéry's liegt, nach allergrößter Wahrscheinlichkeit um das Flugzeug seines Bruders, und haben ihm dann noch erzählt, dass wir dazu noch ein Skelett haben, wobei es sich eventuell um die sterblichen Überreste seines Bruders handeln könnte. Wir könnten das weiterverfolgen, wenn er das befürwortet, und würden dort eine DNA-Probe machen.

MODERATION

So fügte sich auch der letzte Puzzlestein in das Gesamtbild rund um das Rätsel des Absturzes des französischen Autors und Fliegers Saint-Exupéry. So ergab die in Auftrag gegebene DNA-Analyse schließlich, dass die auf der Insel Riou gefundenen Skeletteile tatsächlich die sterblichen Überreste des deutschen Prinzen Alexis zu Bentheim und Steinfurt sind.

Gartzen 20

Aber es sind so viele glückliche Fügungen bei den Forschungen zusammgekommen, dass ich wirklich immer das Gefühl habe, die Geschichte WILL aufgeklärt werden, sie tut selber alles dazu, dass Leute, die ihr intensiv nachgehen, auch irgendwann zum Ergebnis kommen. Zwischendurch, muss ich sagen, hatte ich ein bisschen Angst, dass die Geschichte zu schön ist, zu rund ist, d.h. der Fund des Armbands, der Fund des Wracks Exupéry's, verbunden mit einem deutschen Prinzen der dort abgestürzt ist, dessen Skelett man dann noch findet, also die Geschichte, wäre sie nicht so passiert, wäre zu schön, um sie sich ausdenken zu können.

MODERATION

In der folgenden, zweiten Stunde der Langen Nacht werden Sie den Menschen Saint-Exupéry näher kennenlernen, seine Leidenschaften, Sehnsüchte, und seine ersten literarischen Gehversuche.

Musik

2. Stunde

MUSIK Walden: *Moderato fluente – Allegro* (3.31)

ZITAT

Keine Stimme war zu hören, keine Gestalt zu sehen, und doch fühlte ich, dass etwas bei mir war, eine nahe und schon fast erkannte Freundschaft. Plötzlich wusste ich, was es war, und gab mich mit geschlossenen Augen dem Zauber meiner Erinnerungen hin.

MUSIK Walden: *Moderato fluente – Allegro*

ZITAT (aus: „Wind, Sand und Sterne“)

Da war ein Park, irgendwo, ein geliebter Park mit dunklen Tannen und lichten Linden, und dabei stand ein altes Haus, das ich liebte. Es war auf einmal ganz gleichgültig, dass all das so weit von mir entfernt war und mich nicht wärmen und nicht schützen konnte. Es war ja nur ein Traum. Es genügte, dass es dieses Haus gab, um meine Nacht mit seiner Gegenwart zu erfüllen. Ich war nicht mehr Strandgut auf wilder Küste, ich hatte ein Heim, ich war Kind im Vaterhaus, mich umwehte die Erinnerung an seinen Geruch, an die Kühle in seinen Räumen, an die Stimmen, die es belebt hatten. Selbst das Froschgequake in den Teichen glaubte ich zu hören.

Ich sah die großen schweren Schränke des Hauses wieder, die sich über Stapel schneeweißer Leinwand und eisgekühlter Vorräte schlossen. Die alte Haushälterin huschte wie eine Maus von einem zum anderen. Sie trippelte hin und trippelte her, und zwischendurch saß sie und verdarb sich die Augen an einer Lampe; denn sie musste doch diese heiligen Altartücher ausbessern, diese unentbehrlichen Segeltücher, im Dienst eines Größeren, als sie war, eines Gottes oder eines großen Schiffes.

MUSIK Walden: *Moderato fluente – Allegro*

MODERATION

Antoine de Saint-Exupéry kommt am 29. Juni 1900 in einer aus dem Limousin stammenden Adelsfamilie zur Welt. Er ist noch keine vier Jahre alt, als sein Vater nach einem Schlaganfall stirbt. Gabrielle de Tricaud, die Tante seiner Mutter, nimmt die vaterlose Familie in ihrem Schloss Saint-Maurice-de-Rémens im ostfranzösischen Département Ain auf. Dort verbringt Antoine einen Teil seiner Jugend, wiewohl auch auf dem Schloss de la Môle seiner Großmutter. Mit diesen beiden Orten verbindet Antoine besonders intensive Erinnerungen. Mehr noch als die Gebäude, ziehen ihn die Parks und Gärten der beiden Anwesen in ihren Bann. Den einen bevölkern Eukalyptusbäume und Pinien, den anderen dunkle Tannen, die seine Phantasie beflügeln und ihm Geschichten ins Ohr flüstern. Diese Orte sind für ihn von fundamentaler Bedeutung, sie sind seine Verankerung in der Welt, lebenslange Bezugspunkte. Aber auch die darin lebenden Menschen werden in seinen späteren Werken immer wieder lebendig.

ZITAT (aus: „Wind, Sand und Sterne“)

Fräulein Sophie, von dir muss ich doch etwas reden. Bei der Heimkehr von meinen ersten Flügen, da traf ich dich jedes Mal mit der Nadel in der Hand, bis über die Knie in deinen Messgewändern, jedes Jahr hattest du einige Falten mehr, waren deine Haare etwas weißer. Immer aber warst du dabei, für unseren Schlaf Laken ohne Falten und für unsere so feierlichen Mahlzeiten Tischtücher ohne Naht vorzubereiten. Ich besuchte dich in deiner

Wäschekammer, setzte mich zu dir und erzählte dir meine Abenteuer und Todesgefahren. Ich wollte dich erschüttern, deine Augen für die große Welt öffnen und dich deiner kleinen Welt abspenstig machen. Du sagtest, ich hätte mich gar nicht verändert. Die Hemden hätte ich mir schon als Junge zerrissen — wie schrecklich! — und die Knie hätte ich mir auch schon immer aufgeschlagen. Ich wäre auch damals schon oft heimgekommen, um mich verbinden zu lassen, genau wie heute.

Ach, du Wildfang! sagtest du.

Hanimann, Herkunft

Sein Umfeld war vom Glück geprägt. Bis zu seinem 17. Lebensjahr war er trotz einiger äußerer schmerzlicher Erfahrungen – Tod des Vaters, als er vier Jahre war – waren die ersten 17 Jahre wirklich glückliche Jahre.

MODERATION

Der Schweizer Kulturkorrespondent und Chronist Joseph Hanimann hat im orell füssli Verlag eine Biografie über Antoine de Saint-Exupéry mit dem Untertitel: „Der melancholische Weltenbummler“ verfasst.

Hanimann, Herkunft

Von beiden Seiten, sowohl von väterlicher wie von mütterlicher Seite aus dem französischen Provinzadel hervorgehend. Vom Vater her ein uraltes Adelsgeschlecht, das wie es scheint, bei den Kreuzzügen schon mit dabei war. Also die Saint-Exupérys von der mütterlichen Seite etwas jüngerer Datums, 18. Jahrhundert, also der Amtsadel. Auch geographisch, die Saint-Exupérys kommen aus der Provence, sehr artistisch auch von der Ausrichtung her. Saint-Exupérys Großvater hat selbst komponiert.

Also, Provinzadel, verarmt, nicht mehr viel Geld, jede Menge alter Schlösser, die 'rumstanden, verlottert, verwahrlost, man konnte sie nicht mehr restaurieren, aber war auch schön. Also aufgewachsen ist er nach dem Tod seines Vaters zusammen mit seiner Mutter, zu der er eine sehr enge Bindung hatte. Aufgewachsen ist er praktisch unter der Obhut seiner Urgroßtante, einer Dame, die ein Schloss hatte, in der Gegend zwischen Genf und Lyon - ein großes, ein enormes Anwesen, dass er im Werk vor allem durch den Garten, den großen Garten mit den alten Tannen in mehreren Werken vorkommt.

Also das war eine paradiesische Kindheit im Garten, Entdeckung der Natur, für ihn sehr wichtig. Im Dachgeschoss, die ganzen Geheimnisse in Innern des Hauses. Also in diesem Ambiente ist er aufgewachsen, war zeitweise dann im Internat, aber das Glück begann eigentlich immer wieder, wenn diese Sommerzeit ... wieder losging in diesem Schloss.

MODERATION

Das Anwesen von Tante Tricaud, unweit von Lyon gelegen und von Bergen umgeben, ist für den jungen Antoine ein „Vorrat an Beglückung“, der weitläufige Park mit seinen duftenden Fliederbüschen und hohen Lindenbäumen eine Geheimnis erweckende Naturkulisse, deren Bilder er in seinen späteren Werken immer wieder beschwört.

ZITAT (aus: „Wind, Sand und Sterne“)

Ich weiß nicht, was in mir vorgeht, diese Schwere kettet mich an die Erde, während von so vielen Sternen eine magnetische Kraft ausgeht, eine andere Schwere führt mich auf mich selber zurück: ich spüre mein Gewicht, das mich zu so vielen Dingen zieht; meine Träume sind wirklicher als diese Dünen, als dieser Mond, als alles, was um mich ist. Oh, das Wunder eines Hauses besteht nicht darin, dass es uns schützt oder wärmt, und auch nicht im Besitz seiner Mauern: das Wunder ist, dass es, langsam, einen Vorrat an Beglückung in uns

aufgespeichert hat; dass es tief im Herzen jenes dunkle Gebirge bildet, aus dem wie Wasserquellen die Träume entspringen.

MUSIK „asleep“, Astore Piazzolla (5.23)

MODERATION

Fast täglich fährt er mit dem Rad zu einem nur wenige Kilometer vom Schloss gelegenen Flugfeld, verbringt Stunden vor den Flugzeugen, und löchert die Mechaniker mit detaillierten Fragen nach der Funktionsweise von Motoren und Instrumenten. Seine Lufttaufe Ende Juli 1912 bleibt ihm ein unvergessliches Erlebnis. Ein Erlebnis, das er in einem Gedicht festgehalten hat:

*Les ailes frémissaient sous le souffle du soir,
Le moteur de son chant berçait l'âme endormie,
Le soleil nous frôlait de sa couleur pâlie ...*

Die Flügel glitten auf dem Hauch des Abends,
Der Motorenklang wiegte die schläfrige Seele und
die Sonne berührte uns mit blassem Glanz...

MUSIK „asleep“, Astore Piazzolla

MODERATION

Neben der aufkeimenden Technikbegeisterung setzt sich die große Anhänglichkeit Antoinés an seine Mutter fort. Diese Beziehung ist zeitlebens geprägt von fast leidenschaftlicher Zuneigung und einem tiefen Vertrauen, die sich auch in den zahlreich erhaltenen Briefen immer wieder äußern. „Ma petite maman“ lautet darin bis zuletzt die zärtliche Anrede.

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Le Mans, 11. Juni 1910

Meine liebe Maman,

ich habe mir einen Füllfederhalter gemacht. Ich schreib Dir damit. Er schreibt sehr gut. Morgen ist mein Namenstag. Onkel Emmanuel hat gesagt, er will mir eine Uhr zum Namenstag schenken. Also könntest Du ihm vielleicht schreiben, dass ich morgen Namenstag habe. Am Donnerstag ist eine Wallfahrt zu Notre Dame du Chêne. Ich nehme mit der Schule teil. Es ist sehr schlechtes Wetter. Es regnet die ganze Zeit. Mit allen Geschenken, die ich bekam, hab ich mir einen sehr hübschen Altar gebaut.

Adieu, geliebte Maman, ich möchte Dich so gern wiedersehen. Antoine

MODERATION

Und dick unterstrichen:

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Morgen habe ich Namenstag

MODERATION

Im Jahr 1917 absolviert Antoine erfolgreich sein Abitur. Im Sommer desselben Jahres stirbt sein jüngerer Bruder François nach einer nicht ausgeheilten Verkühlung - es ist für Antoine die erste direkte Konfrontation mit dem Tod. Mit dem Abitur in der Tasche meldet er sich bei der Marineschule, fällt aber bei der Aufnahmeprüfung durch. Auch sein nachfolgendes Studium als Gasthörer an der Pariser École de Beaux Arts für das Fach Architektur ist nicht gerade von Erfolg gekrönt. Lieber als in den Lehrveranstaltungen verbringt der humorvolle und lebenslustige Antoine seine Zeit in den Cafés unweit der Kunstakademie. Und um seinen

umtriebigen Lebenswandel auch bezahlen zu können, schreibt er höfliche Briefe an seine Mutter mit der Bitte um Geldsendungen.

Im Frühjahr 1921 wird Saint Exupéry zum Militärdienst eingezogen und kommt zum 2. Jagdflieger-Regiment in Neuhof bei Straßburg. Wieder schreibt er Bittbriefe an seine Mutter, denn der Flugunterricht kostet nicht gerade wenig.

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Strasbourg, Mai 1921

Meine liebe Maman,

stell Dir vor, ich bin jetzt ... Lehrer, bevor ich als Flugschüler angenommen werde. Ab dem 26. Mai soll ich über Verbrennungsmotor und Aerodynamik theoretischen Unterricht abhalten. Ich werde ein Klassenzimmer haben, eine schwarze Tafel und einen Haufen Schüler. Danach werde ich bestimmt Flugschüler.

Ich muss eine ganze Reihe ziemlich teurer Bücher für meinen Unterricht kaufen. Könntest Du mir Geld schicken, sobald Du diesen Brief erhalten hast?

Und könntest Du mir fünfhundert Francs monatlich schicken? Soviel gebe ich etwa aus.

Das war's. Ich verlasse Dich.

Ich umarme Dich, so wie ich Dich lieb habe.

Dein getreuer Sohn Antoine

MODERATION

Endlich erhält Antoine seine ersten Flugstunden. Sein Fluglehrer heißt Robert Aeby, ein gewissenhafter Mann, der seine eigene Ausbildung im Elsass genossen hatte, das damals noch zu Deutschland gehörte. Vom neuen Schüler mit seinem stets etwas vernachlässigten Aussehen und einer angeborenen Unordentlichkeit ist der Lehrer zuerst nicht besonders angetan, schreibt Josef Hanimann in seiner Biografie über Saint Exupéry: Aeby nennt ihn »Monsieur le Comte«, wegen seines Hangs zur Sonderbehandlung – ein Wesenszug, den Saint-Exupéry im späteren Leben vollkommen ablegen sollte.

Der Flugschüler lässt sich von der Zurückhaltung seines Lehrers jedoch nicht beirren. Er nimmt diesen vielmehr als einen im Grunde wohlwollenden Menschen wahr, profitiert von seinen Kenntnissen und findet Gefallen am Unterricht.

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Heute früh stürmte es sehr ...

MODERATION

schrrieb er im Juni 1921 an seine Mutter,

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

... aber ich liebe das ungemein: Wind, und – im Flugzeug - den Kampf, das Duell mit dem Sturm. Doch ich bin kein ebenbürtiger Partner. Ich fliege an milden und sanften Morgenstunden, wir landen im Tau, und mein Mentor, der ein idyllisches Herz hat, pflückt Gänseblümchen für Sie.

MODERATION

»Sie«, das war Madame Aeby. Und auf der Radnabe seiner Maschine sitzend habe sich sein Lehrer dann inmitten der Blumen der Weltbetrachtung hingeeben. In diesem Mann, der später in seinen Erinnerungen seinerseits seinen ehemaligen Schüler würdigen sollte, sind schon die beiden gegensätzlichen Dinge zu finden, die Saint-Exupéry als Schriftsteller später im Zeichen des Fliegens stets miteinander zu verbinden trachtete: die Auseinandersetzung

mit den entfesselten Elementen der Natur, hoch oben in der Luft, und der Traum von der Geborgenheit unten bei den Frauen, wo die Gänseblümchen blühen.

Mit dem Erwerb seines Pilotenschein Ende 1921 beginnt seine Leidenschaft für das Fliegen vollends zu erblühen. Selbst ein schwerer Unfall zwei Jahre später, bei dem sich Antoine einen Schädelbruch zuzieht, kann seinen entflammten Leidenschaft nicht bremsen. Er verlobt sich mit der eleganten, belesenen und temperamentvollen Louise de Vilmorin, deren Vater ihm eine gut bezahlte Bürostelle in einer Ziegelfabrik vermittelt. Antoine ist beinahe glücklich und hofft auf eine baldige Hochzeit. Doch daraus wird nichts. Seine Verlobte wird seiner bald überdrüssig, und stürzt sich angesichts der vielen Verehrer in ihr nächstes Abenteuer. Louise de Vilmorin wird schließlich einen amerikanischen Immobilienhändler heiraten und gemeinsam mit ihm nach Las Vegas ziehen.

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Ich bin jetzt wie ein ganz kleiner Junge. Ich flüchte mich zu Dir.

MODERATION

schreibt Antoine im Oktober 1923 an seine Mutter. Ein Jahr später versucht er sich als Vertreter des Lastwagen-Herstellers Saurer – ein nahezu erfolgloses Unterfangen. Antoine hat überhaupt kein Talent als Verkäufer. Im Frühjahr 1926 gibt er den Job entnervt auf, und erhält über Vermittlung eine Anstellung bei der „Compagnie aérienne française“. Jetzt darf er zahlende Passagiere auf Rundflüge über Paris mitnehmen. Das bessert seine Stimmung erheblich. Außerdem lernt er den Italiener Beppo de Massimi kennen, den Verwalter der „Compagnie Latécoère“, eine der ersten Luftfahrtsgesellschaften der Welt – diese hatte es sich zur Aufgabe gemacht, einen regelmäßigen Luftpostdienst zwischen dem Mutterland Frankreich und seinen weit verzweigten Kolonien einzurichten. Der 26jährige, noch weitgehend unerfahrene Pilot wird in den Dienst der „Compagnie Latécoère“ gestellt, aus der später die Aéropostale hervorgehen wird, und transportiert den amtlichen wie den privaten Briefverkehr auf der Strecke Toulouse – Casablanca und später Casablanca – Dakar.

Hanimann, Über das Fliegen

Es war eine Zeit, wo in der Tat das Flugwesen – weltweit kann man sagen, unter den damals wichtigen Mächten – ein Konkurrenzunternehmen wurde. Wer geht in Vorsprung? Damals bestanden noch die großen Kolonialreiche, und die ganze Korrespondenz, amtliche Korrespondenz per Schiff dauerte sehr lange, und wenn da ein Unternehmen, ein Betrieb, ein Flugbetrieb Briefe anstatt in einer Woche oder zehn Tagen plötzlich in drei Tagen befördern kann, dann ist das eine interessante Sache. Und da haben eben Frankreich, Deutschland, England, standen da sehr wohl miteinander in Konkurrenz. Wer geht in Vorsprung? Wer beherrscht den Weltflugzeugmarkt? Und gerade was Südamerika angeht, war natürlich Spanien gut positioniert durch seine Stellung als ehemalige Kolonialmacht, hat dann eher Zeppelin die Karten zugespielt, und die französische, die Aeropostale hat dann versucht, da mitzuhalten, und schickte unter anderem dann eben Saint-Exupéry als Erforscher der Südlinie von Buenos Aires aus nach Patagonien runter – das war eine Flugroute, die es noch nicht gab, die sollte er ausbauen. Und Saint-Exupéry gehört nicht zur ersten wirklichen Pionier-Generation von Piloten. Die waren ein paar Jahre älter als er, zu denen gehörte er schon nicht mehr. Er ist später dazugekommen. Seine ersten Flüge waren 1926 als professioneller Pilot.

ZITAT (aus: „Wind, Sand und Sterne“)

Endlich kam der Tag, an dem auch ich in das Zimmer des Direktors gerufen wurde. Er sagte nur: „Sie fliegen morgen“. Als ich das Direktorzimmer verließ, packte mich ein knabenhafter Stolz. Beim nächsten Morgengrauen durfte also auch ich verantwortlich für

das Leben von Fluggästen und für das Heil der Post nach Afrika sein. Aber ich empfand auch eine tiefe Demut. Ich fühlte mich ungenügend vorbereitet. Spanien ist arm an Zufluchtsplätzen; so musste ich fürchten, keine Stelle für eine Notlandung zu finden, wenn es eine Störung gab. Vergeblich hatte ich über auskunftskargen Karten gebrütet. Also ging ich, während mein Herz zwischen Stolz und Demut schwankte, um meine Sporenwache, wie man diesen letzten Abend vor dem Ritterschlag wohl nennen darf, bei meinem Kameraden Guillaumet zu verbringen. Er war vor mir auf dieser Strecke geflogen, er besaß gewissermaßen den Schlüssel zu Spanien; von ihm musste ich mich einweihen lassen. Er strahlte, als ich eintrat: »Ich weiß schon. Du bist selig, was?« Rasch ging er zum Wandspind und holte Portwein und Gläser. Dann kam er wieder und sagte, noch immer strahlend: „Das müssen wir begießen. Du wirst schon sehen. Alles Klappt tadellos.“ An jenem Abend saß er in Hemdsärmeln mit verschränkten Armen unter der Lampe und lächelte so wohltuend und sagte so schlicht: »Sturm, Nebel, Schnee, die werden dir schon manchmal zu schaffen machen. Dann denke nur an die, die das vor dir erlebt haben, und sage dir ganz einfach: Was anderen gelungen ist, wirst du auch bewältigen!« Ich aber packte doch meine Karten aus und bat ihn, mit mir die Reise ein bisschen durchzugehen. So saß ich denn vorgebeugt unter der Lampe, an die Schulter des »Alten« gelehnt, und es war wieder wie in seligen Schulzeiten. Aber was bekam ich da für eine sonderbare Erdkundestunde! Guillaumet paukte mir Spanien nicht ein, er machte mir das Land vertraut. Da gab es keine Flussgebiete, Viehstatistik und Volkskunde. Er erzählte nicht von Guadix, sondern von den drei Orangenbäumen an einem Feldrand vor Guadix: »Nimm dich vor denen in Acht! Zeichne sie auf deine Karte ein!« Und alsbald wuchsen die drei Orangenbäume gewaltiger auf als die Sierra Nevada. Er erzählte auch nichts von Lorca, sondern nur von einem schlichten Bauernhof in der Nähe, von einem lebenserfüllten Hof, vom Bauern und von der Bäuerin. Dort saßen sie auf ihrem Berghang und waren unter ihren Lichtern bereit, wie Leuchtturmwärter, Menschen Hilfe zu bringen. Das gab den bescheidenen Leuten auf anderthalbtausend Kilometer Entfernung eine ungeahnte Wichtigkeit.

MUSIK „A cool wind is blowing“, Samuel Barber

Hanimann, Über das Fliegen

Also, als er anfang, das muss man sich einfach konkret vorstellen, wie das für einen Flugpiloten in den zwanziger Jahren noch aussah. Die Route von Toulouse über Spanien an der Küste nach unten, Gibraltar, Casablanca und dann immer weiter der Küste nach runter bis nach Dakar flog.

MUSIK „A cool wind is blowing“, Samuel Barber

Hanimann, Über das Fliegen

Man saß da, wenn es geregnet hat, hatte man den Regen im Gesicht, es war kalt, es hat wahnsinnig gerüttelt, und man flog nach Sicht, man hatte die Karten – auch das taucht im Werk wiederholt auf, wie die Piloten am Vorabend, bevor sie losfliegen, wenn es eine neue Route war, die Karten auswendig gelernt hatten, und sich praktisch von älteren Kollegen sagen ließen, in welchem Flussbett, ausgetrockneten Flussbett man notfalls landen kann, was sehr oft vorkam, dass man das musste. Das alles hatte eine sehr handwerkliche Sache, und das hat ihn gerade fasziniert an dieser Fliegerei, da war noch ein direkter Kontakt, eine direkte Beziehung zwischen dem Fliegen und dem Territorium, was man unter sich sah.

MUSIK „String Quartet No.5“, Philip Glass (5.28)

ZITAT (aus: „Wind, Sand und Sterne“)

Das Flugzeug ist wohl eine Maschine — indes Welch ein unendlich fein empfindendes Gerät! Ihm danken wir die Entdeckung des wahren Gesichts unserer Erde. Jahrhunderte lang hatten uns die Straßen getäuscht.

Sie vermeiden die Wüsteneien, Steinmeere und Sandflächen. Sie fügen sich den Bedürfnissen der Menschen und führen von Brunnen zu Brunnen. Sie leiten den Bauern von der Scheune zum Erntefeld, sie empfangen an der Stalltür das schläfrige Vieh und entlassen es, noch bevor der Tag voll entfaltet ist, zu den nährenden Luzernen. Sie verbinden die Dörfer miteinander, denn man heiratet ja von einem ins andere. Und wenn schon einmal eine Straße es wagt, eine Wüste zu durchqueren, so dreht und wendet sie sich, um auch jede Oase genießerisch mitzunehmen.

Der Betrug dieser Windungen, diese frommen Lügen haben uns lange Zeit das Bild unseres Gefängnisses verschönert. Wir kamen ja auf unseren Reisen an so vielen wohlbewässerten Landstrichen, an reichen Obstgärten und fetten Wiesen vorbei. So schien uns unser Stern voll lebenspendender Frische und Lieblichkeit.

Aber unser Blick ist schärfer geworden, und wir haben einen grausamen Fortschritt erfahren. Das Flugzeug hat uns die wahre Luftlinie bekannt gemacht. Kaum ist es aufgestiegen, so verlassen wir schon die Wege, die zu Tränken und Ställen führen oder sich von Stadt zu Stadt schlängeln. Wir sind frei von der vertrauten Knechtschaft, unabhängig von Brunnen und Quellen und steuern unsere fernen Ziele geradewegs an. Erst auf diesen direkten Flügen entdecken wir den Unterbau der Welt, die Schicht aus Fels, Stein und Salz, auf der an wenigen Stellen das Leben wie Moos an altem Gemäuer schüchtern zu grünen wagt.

Da werden wir zu Forschern, die nach physikalischen und biologischen Gesichtspunkten die Kultur untersuchen, die da unten den Talgrund verschönt und ab und zu, wenn das Klima besonders günstig ist, sich wie ein Park ausbreitet. Wir beurteilen den Menschen mit Weltraumperspektive. Das Fenster am Führersitz ist die Linse eines Mikroskops, und mit neuen Augen lesen wir darin die Weltgeschichte.

Hanimann, schreiben und fliegen

Hier begann im Grunde dieses Doppelspiel, das für ihn bis zum Ende ... das eine ging nicht ohne das andere: das Schreiben ging nicht für ihn ohne das Fliegen, und umgekehrt, ging das Fliegen nicht ohne das Schreiben. Und zwar aus meiner Ansicht nach aus ganz bestimmten Gründen: Saint-Exupéry hat ja von seinem Charakter her etwas sehr Undiszipliniertes, Überbordendes, er war sich selbst immer drei Schritte voraus, im Denken, im Fühlen, im Schreiben, und das hat sich natürlich auch in seinen Texten ausgewirkt. Er wusste oft nicht, wie es weiterging beim Schreiben, ist stecken geblieben, hat den Überblick verloren, verlor sich in Details, wusste nicht mehr recht, wo das Ganze hinaus wollte, und dafür, für dieses Überbordende, Undisziplinierte war für ihn das Fliegen praktisch eine Schule der Disziplin. Da muss man genau wissen, welche Handgriffe man macht. Ein falsches Manöver kann im Unterschied zum Schreiben tödlich ausgehen. Andererseits brachte ihm das Schreiben fürs Fliegen den notwendigen Weitblick, die Fantasie, den poetischen Blick, sagen wir mal. Also das begann mit dem Text „L’aviateur“, wo er auf der einen Seite von den Literaten Bestätigung fand, auf der anderen Seite dann eben den einen oder anderen Pilotenkollegen auch interessiert, und diese Doppelbestätigung hat sein Selbstvertrauen doch immer wieder weitergetragen.

MODERATION

Die Verbindung zwischen Schreiben und Fliegen war für die damalige Literatur ein relativ neues Terrain. Antoine de Saint-Exupéry hatte dank seiner Verwandten Yvonne de Lestrangé Zugang zu den literarischen Zirkeln der Pariser Literaten gefunden, und macht die Bekanntschaft von Jean Prévost, dem verantwortlichen Redakteur der 1925 gegründeten Literaturzeitschrift „Le Navire d'Argent“. In der Aprilnummer 1926 erscheint der erste Text Exupérys unter dem Titel „L'aviateur“.

ZITAT (aus: „L'aviateur“)

Der im Himmel versunkene Pilot sieht über sich die Erde, die sich ausbreitet wie ein Gestade, um dann mit ihrer ganzen Last ihm entgegenzufallen – schwindelerregend. Er nimmt das Gas weg; sie erstarrt senkrecht, wie eine Wand: das Flugzeug sinkt ab. Das Trudeln drückt ihn auf den Sitz nieder, Kerzen heben ihn hoch; heben ihn hoch wie eine Blase, die gleich platzen wird, ein Strömen entfernt den Horizont und bringt ihn zurück; der geschmeidige Motor brummt, beruhigt sich, kommt wieder auf Touren ...

Ein kurzes Krachen: der linke Flügel! Der überraschte Pilot kommt sich vor, als hätte man ihm ein Bein gestellt: die Luft unter seinen Flügeln ist entschwunden. Das Flugzeug stürzt, trudelt ab.

Der Horizont zieht plötzlich über seinen Kopf hinweg wie ein Tuch. Die Erde umhüllt ihn und – Welch ein Trick – dreht sich, um ihre Wälder, ihre Kirchtürme, ihre Ebenen mit sich fortzureißen... Der Pilot sieht noch eine wie von einer Schleuder geworfene weiße Villa vorüberziehen ... Dem gemordeten Piloten stürzt, wie das Meer dem Taucher, die Erde entgegen.

MODERATION

1927 wird Saint-Exupéry nach Marokko geschickt, wo er auf Cap Juby als Stationsleiter die Beziehungen zu den Beduinen der Sahara, wiewohl auch zu den dort stationierten Spaniern verbessern soll. Mit den maurischen Wüstenvölkern hatte Exupéry schon früh Bekanntschaft gemacht, wenn er bei Notlandungen von ihnen bedroht wurde, denn diese standen im offenen Widerstand gegen die französische bzw. spanische Unterdrückung.

Cap Juby war für den Flugverkehr nach Dakar unverzichtbar. Bei dieser Zwischenstation wurde aufgetankt, kleine Reparaturen vorgenommen oder der Pilot gewechselt. Und Saint-Exupéry scheint die richtige Wahl für diesen Posten zu sein: er blüht in diesem verlorenen Winkel inmitten der Sahara auf. Die vielen Testflüge, die er mit den dort stationierten Maschinen machen muss, damit sie im ständigen Wüstenwind auch startklar bleiben, nutzt er dazu, die Gegend zu erkunden. Außerdem pflegt er einen ungezwungenen Umgang mit der einheimischen Bevölkerung und beginnt sogar, ihre Sprache zu erlernen. So entwickelt sich aus einer naiven Faszination für diese Fremdheit eine wachsende Vertrautheit.

MUSIK „Mwashah“, *Hamza El Din* (3.42)

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Liebste Maman,

was für ein Mönchsleben führe ich doch! Im verlorensten Winkel von ganz Afrika, mitten in der spanischen Sahara. Ein Fort am Strand, unsere Baracke daneben, und dann nichts mehr über Hunderte und Hunderte von Kilometern!

Sobald die Flut kommt, umspült uns das Meer ganz und gar, und wenn ich mich nachts an mein Guckloch stelle und wie im Gefängnis durch Gitterstäbe schaue - wir befinden uns ja im Aufstandsgebiet - habe ich das Meer direkt unter mir, wie in einem Boot. Und dann pocht es die ganze Nacht gegen meine Wand.

Die andere Fassade blickt auf die Wüste.

Spartanischer geht es kaum mehr: ein Bett, das aus einem Brett und einem dünnen Strohsack besteht, ein Waschbecken, ein Wasserkrug. Ach ja, auch noch die Nippsachen: die Schreibmaschine und die Flugplatzakten. Eine Mönchszelle.

Alle acht Tage kommt eine Maschine hier vorbei. Dann herrscht drei Tage Stille. Und wenn meine Flugzeuge starten, benehme ich mich wie eine Glucke mit ihren Küken. Und bin in Sorge, bis ich über Funk die Meldung erhalte, dass sie die nächste Etappe erreicht haben — in tausend Kilometer Entfernung. Und bin startbereit, mich auf die Suche nach den Vermissten zu machen. Einen Haufen gerissener und niedlicher junger Araber beschenke ich täglich mit Schokolade. Ich bin beliebt bei den Kindern der Wüste. Es gibt auch weibliche Dreikäsehochs, die schon wie Hindu-Prinzessinnen aussehen und sich mütterlich geben. Wir sind schon dicke Freunde.

Jeden Tag kommt der Marabut, um mir Arabisch-Unterricht zu geben. Er lehrt mich schreiben. Und ich kann mich auch schon ein bisschen verständlich machen. Ich lade Maurenhäuptlinge zu mondänen Teestündchen ein. Und sie bitten mich ihrerseits zum Tee in ihr Zelt, zwei Kilometer tief im Aufstandsgebiet, wo noch niemals ein Spanier gewesen ist. Und ich werde mich noch weiter vorwagen. Und nichts dabei riskieren, da ich allmählich bekannt bin.

Am Zwanzigsten jedes Monats, wenn uns das Segelschiff von den Kanarischen Inseln mit Lebensmitteln versorgt, wenn ich dann morgens mein Fenster aufstoße, hat sich der Horizont ein strahlend weißes, schmuckes Segel zugelegt, und es ist so rein wie frisch gewaschenes Linnen und kleidet die ganze Wüste und lässt mich an die Wäschekammer der alten Häuser denken, ihr intimstes Gemach. Und ich denke an die betagten Wäschebeschließerinnen, die ihr Leben lang weiße Tischtücher plätten und in Wandschränken stapeln, und wie das duftet! Und mein Segel wiegt sich ganz sachte, wie eine gut gestärkte bretonische Haube, aber dieses herzerwärmende Sinnen ist nicht von Dauer.

Ich habe ein Chamäleon gezähmt. Zähmen ist meine Mission. Das gefällt mir, ist ein hübsches Wort. Und mein Chamäleon gleicht einem vorsintflutlichen Tier. Es sieht aus wie ein Diplodocus. Seine Bewegungen sind unglaublich langsam, seine Vorkehrungen nahezu menschlich, und es versinkt in endlose Nachdenklichkeit. Es bleibt Stunden unbeweglich. Es scheint aus Urväterzeiten zu stammen. Abends träumen wir alle beide vor uns hin.

Liebste Maman, ich umarme Dich, so wie ich Dich lieb habe. Schreib mir eine Zeile,

Antoine

MODERATION

Saint-Exupéry nützte seine Zeit auf Cap Juby nicht nur zum Zähmen eines Chamäleons, sondern vor allem dazu, sein erstes Buch zu schreiben. Den Titel soll er dank einem Etikett auf einem Postsack gefunden haben, schreibt Josef Hanimann in Exupéry's Biografie.

„Courrier Sud“, „Südkurier“ heißt der Roman, der das Fliegen und die Liebe zu einer Frau vor dem Hintergrund der eigenen Biografie verknüpft. Protagonist Jacques Bernis ist – wie Exupéry es war – Flugpilot auf der Linie Toulouse-Dakar.

ZITAT (aus: „Südkurier“)

Jacques Bernis, heute wirst du in aller Ruhe über Spanien fliegen wie ein Hausbesitzer! Was sich deinen Blicken darbieten wird, eins ums andere, das kennst du schon, und mit Seelenruhe wirst du dich zwischen den Gewittern durchsteuern. Barcelona, Valencia, Gibraltar — an dich herangebracht und wieder fortgetragen. So ist's recht. Du rollst die Karte auf, die vor dir liegt, und was überwunden ist, mag sich rückwärts wieder aufhäufen. Aber ich entsinne mich deiner ersten Schritte und meiner letzten Ratschläge, damals bei deinem ersten Postflug. Im Morgengrauen wirst du mit deinen Armen die Gedanken eines Volks. Mit deinen schwachen Armen. Du wirst sie forttragen inmitten von tausend Gefahren, wie man einen Schatz unter dem Mantel davonträgt. Ein kostbarer Kurier, hatte man dir

eingeschärft, ein Kurier, wertvoller als das Leben. Und so heikel. Ein Schatz, den ein falscher Griff in Flammen aufgehen lassen oder in alle Winde verstreuen kann.

„Bis Valencia wirst du immer Notlandeplätze finden; ich zeichne sie mit Rotstift an. Im schlimmsten Fall musst du auf ausgetrocknete Flüsse niedergehen.“

Bernis sah sich wieder im Lehrraum, beim Schein des grünen Lampenschirms, vor den ausgebreiteten Landkarten. Aber heute konnte ihm der Lehrer von jedem Stück Erdboden ein lebendiges Geheimnis enthüllen. Die fremden Länder waren keine toten Ziffern mehr, sie bedeuteten ihm nun Felder, auf denen Blumen blühten ... und hier ist ein schöner Badestrand mit feinem Sand ... und, wenn es dunkelt, hat man sich vor den Fischern zu hüten.

MODERATION

1929. Es ist das Jahr, in dem in Deutschland der Kinderroman „Emil und die Detektive“ von Erich Kästner erscheint, aber auch jenes, das durch den New Yorker Börsenkrach und die damit eingeleitete Weltwirtschaftskrise in die Geschichte eingehen wird.

1929. Die Aufnahme einer Flugverbindung über den Ozean zwischen Europa und Südamerika steht unmittelbar bevor. Während die Deutschen auf den Zeppelin setzen, versuchen es die Franzosen mit einem Wasserflugzeug großer Reichweite. Saint-Exupéry wird ausgewählt, um sich mit der entsprechenden Navigationstechnik an der École navale in Brest vertraut zu machen. Im Spätsommer 1929 bekommt er schließlich von der Aéropostale die Nachricht, dass sein künftiges Einsatzgebiet Südamerika sei. Gegen Ende September schiffet er sich in Bordeaux ein. Die Überfahrt dauert fast drei Wochen, mit Stopps an altbekannten Orten wie Dakar, wo es der Transatlantik-Passagier nicht versäumt, einen Brief an seine Mutter aufzugeben.

ZITAT (aus: „Briefe an die Mutter“)

Liebste Maman,

Wir sind eben in den Hafen von Dakar eingelaufen, und man übergibt mir Deinen Brief. Das rührt mich, und ich frage mich, wie Du auf diese gute Idee gekommen bist. Du bist eine erfinderische Mutter.

Noch fühle ich mich weder traurig noch fern, nicht einmal abwesend. Man kann nicht sagen, man wäre auf Reisen: keine Bewegung, kein Laut, und dazu die Scharaden im Salon vor den Müttern, die im Kreis herumsitzen! Das ist alles nicht sehr exotisch und auch keine Kolonialatmosphäre. Abgesehen vom heißen und schwülen Wind Dakars. Aber man könnte auch glauben, man wäre an so einem drückenden Tag in Saint-Maurice.

Fliegende Fische und Haie geben Vorstellungen während der Fahrt. Die kleinen Mädchen stoßen kleine Schreie aus. Dann führt man eine Scharade über einen Fisch auf oder porträtiert einen Hai.

Ich werde jetzt an Land gehen und diesen Brief zur Post bringen. Ich umarme Euch alle sehr zärtlich. Ich habe Euch alle ein wenig bei mir. Jetzt wirst Du in nicht allzu langer Zeit einen Brief aus Südamerika bekommen.

Liebste Maman, diese Erde ist winzig: Man ist nie sehr weit fort.

Ich umarme Euch alle, so wie ich Euch lieb habe,

Antoine

ATMO (Schiffshorn)

MODERATION

Am 12. Oktober 1929 kommt Antoine de Saint-Exupéry in Buenos Aires an.

MUSIK „Buenos Aires, Conoce“ (3.10)

MODERATION

In der dritten und letzten Stunde dieser Langen Nacht über Antoine de Saint-Exupéry begleiten Sie den Flieger und Schriftsteller auf seinen abenteuerlichen Flügen und lernen sowohl seine Ehefrau kennen, die schmetterlingshafte Künstlerin Consuelo, wie auch seine Gönnerin und Geliebte, die mysteriöse Geschäftsfrau Nelly de Vogüé. Außerdem hören sie den Schauspieler Ulrich Mühe in der Rolle des Erzählers des kleinen Prinzen, eine Produktion, die 2002 den Hörbuchpreis des Buchhandels für den Publikumsliebbling erhielt.

3. Stunde

MUSIK *Tango*, (3.05)

MODERATION

Buenos Aires, 1929.

Antoine de Saint-Exupéry ist Betriebsleiter der „*Aeroposta Argentina*“, einer Filiale der „*Compagnie Aéropostale*“, und mit der Aufgabe betraut worden, ein Luftpostnetz innerhalb Argentiniens aufzubauen. Zusätzlich muss er eine neue Verbindung von Buenos Aires in den Süden nach Argentinien einrichten. Da bleibt wenig Zeit zum Schreiben, obwohl er bereits seinen nächsten Roman begonnen hat. „*Vol de Nuit - Nachtflug*“

ZITAT (aus: „*Nachtflug*“)

Ins abendliche Gold dort unter ihm zogen die Bergrücken schon ihre Schattenfurchen: Das Tafelland begann zu leuchten, doch dieses Licht schien sich nie zu verzehren. Auf diesen schier endlos weiten Flächen ging der Goldvorrat nie endgültig zur Neige, genauso wenig wie nach dem Winter der Schnee.

Und an diesem Zeichen, an dieser Stille, an diesem von friedfertigen Wölkchen kaum wahrnehmbar gefältelten Himmel erkannte Fabien, der Pilot, der aus tiefstem Süden, aus Patagonien, die Post nach Buenos Aires zu befördern hatte, dass der Abend allmählich nahte: Das waren die ruhigen Gewässer eines Hafens, dessen riesige Reede ihm unbeschwert Einlass verhiess.

MODERATION

Buenos Aires, 1929.

Noch immer liegen Deutsche, Amerikaner und Franzosen im Wettstreit um erfolgreiche und kommerziell interessante Atlantikflüge. Jean Mermoz, ein Kollege und guter Freund von Exupéry kann schließlich die Schlacht für sich und die französische *Aéropostale* entscheiden. Er startet am 12. Mai 1930 mit 150 Kilo Postfracht und zwei Technikern an Bord von *Saint-Louis-du-Senegal* in Richtung Brasilien. Trotz widriger Umstände – Mermoz kommt mit seiner Maschine unterwegs in einen tropischen Regenschauer – treffen er, seine zwei Kollegen und die Postsäcke planmäßig in Natal im Nordosten Brasiliens ein.

Im selben Jahr, als Mermoz als Vorreiter des kommerziellen Flugverkehrs über den Atlantik gefeiert wird, wählt Deutschland die NSDAP zur zweitstärksten Partei und jubelt Max Schmeling über seinen Sieg zum Box-Weltmeister.

Auch für Antoine de Saint-Exupéry ist das Jahr 1930 entscheidend für sein zukünftiges Leben und späteres Werk. Im Juni startet sein Kollege und Freund Henri Guillaumet bei miserablen Wetterbedingungen zu einem Kurierflug über die Anden, und bleibt tagelang verschollen. Saint-Exupéry und seine Kollegen suchen hartnäckig nach ihm und wollen auch nach Tagen die bereits hoffnungslos gewordene Suche nicht aufgeben.

Im Roman „*Wind, Sand und Sterne*“, der seinem Kameraden Guillaumet gewidmet ist, beschreibt Exupéry jene Situation ausführlich, als er den Vermissten nach einer Woche im Zustand äußerster Erschöpfung antrifft, und von ihm zu hören bekommt:

ZITAT (aus: „*Wind, Sand und Sterne*“)

„Ich kann dir sagen: Was ich getan habe, kein Tier hätte es fertiggebracht.“

An diesen Ausspruch musste ich denken. Konnte man es großartiger ausdrücken? In diesem Satz war der Mensch in seine königliche Stellung gesetzt; die wahre Rangordnung der Natur war wiederhergestellt.

Endlich schlief Guillaumet ein und das Bewusstsein rastete. Aber in diesem abgewrackten, zerknitterten und verdorrten Körper wurde es gleich beim Erwachen wieder lebendig und mächtig. Da ist der Körper wirklich nur ein gutes Werkzeug, nur ein Diener. Den Stolz, ein solches Werkzeug zu sein, auch den konnte Guillaumet so schön in Worte fassen:

„Wo ich nichts zu essen hatte, kannst du dir denken, dass mein Herz am dritten Marschtag nicht mehr sehr gut ging. Hänge ich da einmal über dem Nichts, denn es ging gerade an einem Steilabfall entlang, wo ich mir Löcher machen musste, um mich mit den Händen daran zu klammern. Da hat das Herz plötzlich eine Panne. Es setzt aus, dann springt es wieder an, es klopft verkehrt. Ich spüre: Wenn es nur eine Sekunde zu lang aussetzt, dann lasse ich los. Ich halte ganz still und lausche in mich hinein. Niemals, hörst du, niemals solange ich fliege, habe ich mich so an meinen Motor gehalten wie in den paar Minuten damals an mein Herz. Ich sagte ihm: Feste! Noch mal! Lass nicht nach! Schlag zu! — Aber es war ein Herz erster Wahl, es setzte wohl aus, aber es ging immer wieder an. Du kannst dir gar nicht vorstellen, wie stolz ich auf mein Herz war.“

MODERATION

1930 ist aber auch jenes Jahr, als Exupéry sich Hals über Kopf in Consuelo Suncín Sandoval verliebt, eine exzentrische und jung verwitwete Salvadorianerin.

Eine Amour fou, eine Liebe voller Leidenschaft, die in Zeiten von Krieg und Gefahr ihren Höhepunkt erreicht. Als sich die beiden kennen lernen, ist Consuelo 29 Jahre alt, nur wenig jünger als Antoine.

Hanimann, Consuelo

Sie war eine schmetterlingshafte Artistin. Mythomanin, hat permanent ihre Biografie neu erfunden. Man weiß nicht genau, wie alt sie war. Wahrscheinlich war sie paar wenige Jahre jünger als Antoine.

MODERATION

Der Flugpilot und angehende Schriftsteller brachte das mit, was Consuelo immer schon gefallen hatte: Witz, Fantasie, Reichtum. Qualitäten, denen vielleicht Berühmtheit folgen würde, schreibt Joseph Hanimann in seiner Biografie über Antoine de Saint-Exupéry. Der Pilot nannte sie seinen „oiseau des îles“, seinen Insel- und Paradiesvogel. Er hoffte, endlich eine Frau gefunden zu haben, die länger als einen Abend lang seine Arbeitsroutine und seine Anflüge von Depressionen aufzuheitern vermochte. Aus dem Rausch der ersten Begegnung wurde schnell eine heftige Leidenschaft. Nicht weniger schnell kam aber auch eine erste Ernüchterung.

Hanimann, Consuelo

Sie hatte schon ein abenteuerliches Leben vor ihm gehabt, verkehrte im Pariser Künstlermilieu, und die ähnliche Veranlagung von Antoine und Consuelo hatte natürlich eben zu Problemen geführt, dass sie permanent aneinander gestoßen sind. Beide hatten ein großes, unzähmbares Ego. Am besten ging es den beiden, wenn sie nicht zusammen waren. Da haben sie sich am stärksten geliebt.

MODERATION

Exupéry beeindruckt Consuelo auch durch seine Hartnäckigkeit und seine stürmische Leidenschaft, die bei einem Rundflug hoch über Buenos Aires ihren Anfang nehmen sollte: „Küssen Sie mich, oder ich lasse die Maschine abstürzen“, schreit ihr Antoine ins Ohr, und bittet sie, ihn zu heiraten.

ZITAT W(aus: „Die Rose des kleinen Prinzen“)

„Aber Monsieur de Saint-Exupéry, Sie wissen, dass man in meinem Land nur Menschen küsst, die man mag, und höchstens, wenn man sie sehr gut kennt. Ich bin noch nicht lange Witwe; wie kann ich wieder küssen?“

„Ich weiß, sie küssen mich nicht, weil ich zu hässlich bin“, sagte er.

Ich sah Tränen wie Perlen auf seinen Augen rollen und auf seine Krawatte tropfen, und mein Herz zerfloss vor Zärtlichkeit. So gut ich konnte, beugte ich mich zu ihm hinüber und küsste ihn.

MODERATION

Die kleingewachsene, aber graziöse Consuelo mit ihren auffallend schwarz funkelnden Augen ist Ratgeberin und Muse gleichermaßen. Zärtlich nennt sie Antoine bald nur noch mit ihrem südamerikanischen Akzent: „Tonnio“.

ZITAT W(aus: „Die Rose des kleinen Prinzen“)

Tonnio, mein fliegender Fisch, mein einzigartiger Schmetterling, meine Liebe, mein Zauberkästchen

MODERATION

In einem Interview für Radio Canada 1963 erzählt Consuelo, dass Antoine auch unglaublich ernst sein konnte, und es hasste, wenn ihm Fragen gestellt wurden.

O-TON Consulelo / Übersetzung w

Er mochte nicht, dass man ihn Fragen stellte. Aber er liebte das Leben. Er war so oft im Himmel unterwegs, und als er wieder auf dem Lande war, schätzte er besonders das Essen, und lachte gerne.

In seiner Tasche hatte er ein Kartenspiel, und wenn man sich mit ihm unterhielt, unterbrach er einen und sagte, dass man ihm sein Karo As geklaut hätte, und es in der Handtasche versteckt wäre. Und tatsächlich, da war das Karo As.

Er kannte viele Tricks, die faszinierend waren, und verstand es auch zu hypnotisieren. // Einmal wollte ihm ein Polizist einen Straffzettel geben. Da sagte Antoine: „Sie werden hier den ganzen Tag mit Ihrem Stift stehenbleiben. Bis Mitternacht.“ Der Mann war wie gelähmt!

MODERATION

Ende April 1931 heiraten Antoine de Saint-Exupéry und Consuelo Suncín Sandoval zunächst standesamtlich in Nizza, einen Tag später auf Schloss Agay, wo die Familie Saint-Exupéry einen Landsitz hat.

ZITAT W (aus: „Die Rose des kleinen Prinzen“)

Wir würden also auf der alten Festung Agay heiraten, die in einer ruhigen Bucht lag. Eine Burg aus alten Zeiten, die allen Launen der Zeit und des Mistral widerstanden hatte. Das Bauwerk wies die Form eines Schiffsbugs auf, der sich ins Meer schob. Eine gewaltige Terrasse voller Rhododendren und Geranien bildeten das herrlichste Schiffsdeck, das meine Augen je im reinen Blau des Mittelmeers erblickt hatten.

Die Familie d'Agay lebte zurückgezogen und floh die mondäne Welt; daher waren Fischerboote und Motorschiffe im Umkreis von einem Kilometer verboten. Man lebte seit Generationen auf Agay. Und auch im Dorf wohnten zahlreiche Familienmitglieder. Nie habe ich all die Schwägerinnen und Schwiegermütter der Schwestern derer von Agay so recht auseinanderhalten können. Ich erinnere mich nur dankbar, dass sie sich uns beiden gegenüber sehr liebenswürdig und freundlich verhielten. Antoine war ein wenig auch ihr Kind, und sein Schwager Pierre d'Agay betrachtete ihn als seinen Bruder.

MODERATION

Noch im selben Jahr, im Oktober 1931, erscheint im Pariser Verlag Gallimard mit einem von André Gide verfassten Vorwort ein neues Buch mit dem Titel: „Vol de nuit“, „Nachtflug“. Der Roman ist – im Gegensatz zum „Südkurier“ – von Beginn an ein großer Erfolg.

ZITAT W (aus: „Die Rose des kleinen Prinzen“)

Endlich kam Nachtflug in Paris auf den Buchmarkt. Wir sorgten uns sehr um das Schicksal des Buches. Jeden Tag kaufte ich die großen Zeitungen: Comoedia, Le Figaro, Les Nouvelles littéraires. Die lobenden Artikel schnitt ich aus und klebte sie in ein Heft. Manchmal sogar doppelt, weil es mich amüsierte, so viele Fotos von Tonio zu besitzen. Wenn er zurückkehrte, lachte er darüber, dieselben Fotos, denselben Artikel mehrmals zu sehen. Dann erhielt Nachtflug den Prix Femina, während es zugleich Favorit für den Prix Goncourt war. In Gringoire war eine sehr witzige Karikatur erschienen, in der man einen Piloten mit zwei Flügeln sah, der von den Damen der Jury eindeutig bedrängt wurde.

MODERATION

1933 wird der Roman unter der Regie von Clarence Brown mit John Barrymore und Clark Gable in den Hauptrollen verfilmt. Die Musik dazu schrieb der US-amerikanische Komponist Herbert Stothart.

Filmausschnitt, Musikbeginn (aus: „Nachtflug“) ... dann **Übersetzung**

Das Flugzeug aus Punta Arenas muss 1500 Meilen schwieriges Gelände überfliegen. Und es muss vor Mitternacht in Buenos Aires ankommen, ohne zu scheitern. Das zweite Flugzeug aus Santiago muss die Anden bei Tageslicht überqueren, um rechtzeitig vor Mitternacht in Buenos Aires einzutreffen.

Jedenfalls muss genügend Zeit bleiben, die Poststücke beider Maschinen zu entladen und für den Flug nach Europa vorzubereiten. Das Flugzeug mit der Nummer 70 verlässt Buenos Aires pünktlich um Mitternacht. In Natal wird es mit einem französischen Kreuzer Kontakt aufnehmen ...

Filmausschnitt, Musikbeginn (aus: „Nachtflug“)

MODERATION

Exupéry's Roman erzählt die Geschichte des Postfliegers Fabien, der während eines schweren, nächtlichen Gewitters über Argentinien in seiner Maschine um sein Leben kämpft. Am Boden verfolgt sein Chef Rivière den Funkverkehr und wird sich in diesen bangeren Stunden seiner Verantwortung als Vorgesetzter bewusst.

Die Situation für Fabien wird immer aussichtsloser, am Ende fliegt er mit einem fast leeren Benzintank über dem Unwetter, das den gesamten südamerikanischen Kontinent bedeckt. Irgendwann bricht der Funkkontakt zum Boden ab.

ZITAT (aus: „Nachtflug“)

Über seine Karte gebeugt, hoffte Rivière immer noch, ein Fleckchen klaren Himmels als Zufluchtsort zu entdecken, hatte er doch längst telegrafisch bei den Polizeidienststellen von mehr als dreißig Provinzstädten anfragen lassen, wie der Himmel dort aussehe. Nach und nach trudelten die Antworten ein. Auf zweitausend Kilometer Strecke waren alle Funkstationen angewiesen worden, jeden aufgefangenen Funkspruch der Maschine innerhalb von dreißig Sekunden nach Buenos Aires zu melden, damit über diese Kontaktstelle dem Piloten mitgeteilt werden konnte, wo genau der Zufluchtsort lag.

MODERATION

Während sich der Roman „Nachtflug“ gut verkauft, hält sich der Film nur 10 Wochen in den Pariser Kinos. Das erhoffte Geld bleibt aus, und auch Exupéry's Berufskarriere ist mittlerweile in eine Sackgasse geraten. Er lässt sich auf unbestimmte Zeit vom Pilotendienst beurlauben, und lebt mit seinem Paradiesvogel Consuelo in deren Pariser Wohnung in der Rue de Castellane Nr. 100. Obwohl sich die beiden auseinanderleben – Ehe und Haushaltsführung sind Consuelos Sache nicht – fühlt sich Antoine Zeit seines Lebens für sie verantwortlich.

Hanimann, Verantwortung

Responsabilité ist für ihn ein Schlüsselwort, was immer wieder kam. An einer Stelle sagt er: Was bedeutet Mensch sein? Menschsein bedeutet Verantwortung tragen. Und er wollte für alles Mögliche Verantwortung tragen und eben wenn Consuelo nicht bei ihm war, dann fühlte er sich besonders verantwortlich für Sie. Das hatte manchmal ganz äußerliche Gründe, dass sie nicht bei ihm war. Dadurch dass er seinen Flugdienst hatte, als er eingesetzt war auf der Strecke der Aeropostale Toulouse-Casablanca-Dakar. Zeitweise lebte sie dann mit ihm in Casablanca, aber gegen Ende ist sie in Frankreich geblieben. Und da war er dann fern von ihr in seinem Hotelzimmer und sagte sich immer: Mein Gott, was macht Consuelo? Ich müsste doch jetzt bei ihr sein.

ZITAT (aus: „Die Stadt in der Wüste“)

Du bist kein Ziel, keine Belohnung, kein Schmuckstück, das verehrt wird und dessen ich bald überdrüssig würde. Du bist Weg, Fahrzeug und Ladung. Und ich werde des Werdens nicht müde.

MODERATION

Nie werde er vergessen, mit welchen Augen Saint-Exupéry auf seine Frau Consuelo geblickt habe, schreibt der Journalist und Schriftsteller Henri Jeanson, der in jenen Jahren mit dem Paar engen Umgang pflegte: „Sie rührte ihn, so zerbrechlich, so klein, so unerträglich war sie. Sie überraschte ihn immer wieder, faszinierte ihn, kurz: er betete sie an.“

O-TON Consuelo / Übersetzung w

Es ist so, wenn man mit einem jungen Mann verheiratet ist, der noch nicht berühmt ist, und wenn man selbst so jung ist und noch keine ausgeprägte Persönlichkeit hat, dann wächst man zusammen. //

Manche Leute sagen mir, ich habe einen berühmten Mann geheiratet. Aber ich habe einen Piloten geheiratet, der ein berühmter Autor geworden ist. Leider hat er seinen Erfolg nicht miterlebt. Er hatte Angst vor dem, was er machte. So schrieb er manchmal 100 Seiten und am Ende blieb nur eine halbe Seite übrig.

Er hatte die Gewohnheit, seine Freunde mitten in der Nacht zu wecken. Mich hat er immer wieder geweckt, um mir etwas vorzulesen. Sehr früh habe ich gelernt, manche Passagen auswendig zu lernen. Als er mich fragte, warum es so schön ist, konnte ich ihm somit jene Sätze wiedergeben, die wirklich wunderschön waren. Dann lachte er, und sagte, ich sei schlau!

MODERATION

Die beiden bildeten das unwahrscheinlichste aller Paare, bestehend aus einem zierlichen Paradiesvogel und einem tollpatschigen Bär. Sie wirkten, schreibt der Journalist Henri Jeanson „als wären sie einem Zeichentrickfilm von Walt Disney entlaufen. Saint-Ex hatte in seinem engen Doppelreihler-Anzug, der Falten warf, und den er verkehrt herum zuknöpfte, nicht den geringsten Sinn für Eleganz. Auch Luxus war ihm vollkommen gleichgültig. Er hauste in bald zu großen, bald zu engen Wohnungen“.

Kurz vor Weihnachten wird Saint-Exupéry beauftragt, ein einmotoriges Wasser-Flugzeug zu einem Testgelände zu fliegen, das sich nur unweit des Schlosses Agay befindet, dem Landsitz seiner Familie. Der Flug verläuft zunächst problemlos, nur beim Landeanflug unterläuft Saint-Exupéry ein entscheidender Fehler. Das Heck der Maschine kippt bei der Landung vornüber. Exupéry wird mehr tot als lebendig geborgen.

ZITAT W (aus: „Die Rose des kleinen Prinzen“)

Plötzlich vernahm ich einen gewaltigen Krach, der durch die Stadt widerhallte. Einen kurzen lauten Knall. Alles rannte an die Fenster; ich ebenfalls. Ich sah nichts als das Meer, das sich wie eine Wolke in den Himmel erhob und dann so schnell wieder absackte, als sei es von Kanonenkugeln getroffen worden.

Dann, während an meinem Fenster über dem Meer der Tag über dem eisigen Wasser versank, begriff ich langsam, dass die Wasserwolke das monströse Wasserflugzeug meines Mannes gewesen war. Seine Maschine war mit solcher Geschwindigkeit aufs Meer aufgeschlagen, dass das Wasser sich mehrere Meter hoch erhoben hatte, um dann mit einem entsetzlichen Krachen zurückzustürzen und so die ganze Stadt aufzuwecken.

Nun war es Nacht geworden, und das Wasser lag von neuem so glatt da wie das Tote Meer ... Ich rührte mich nicht von meinem Fenster weg. Unbeweglich stand ich da, ich weiß nicht, wie lange. Es klopfte an der Tür, so leise, dass mein Hund nicht bellte. Das war seltsam. Ich mochte mich nicht stören lassen und wartete, bis der Besucher lauter pochte. Nach ein paar Augenblicken ging ich öffnen. Man brachte meinen Mann auf einer Tragbahre, wie einen Verwundeten. Man streckte ihn auf dem Bett aus. Die Sanitäter hatten ihm schon unglaubliche Mengen an Medikamenten verabreicht, dazu künstliche Beatmung, Sauerstoff und so weiter. Sie ließen mich allein mit ihm.

»Ah, Tonio, du bist ins Meer gestürzt. Du bist ja eiskalt. Deine Hose ist durchnässt, sie tropft das ganze Bett voll. Mein Kleiner, ich bin ja da. Ich will dich abreiben.«

Meine Hast war so groß, dass ich die erste Flasche nahm, die mir in die Hand fiel ... Das war das reine Ammoniak, mit dem ich meinem Hund das Fell blondierte ...

»Ah, das wird dir die Brust wärmen; wie kalt dir ist!«

Seine behaarte Brust sog das Ammoniak geradezu auf, bis ich fast erstickte. Das war besser als Eau de Cologne. Das Ammoniak drang in die Lungen meines Mannes ein, der die Schwelle des Todes schon überschritten hatte, und ließ die Bronchien reagieren. Tonios Atmung setzte wieder ein, er bewegte sich, und Wasser schoss ihm aus der Nase.

Wie eine große Puppe zerrte ich ihn am Kopf ins Badezimmer, wobei er sich den blutenden Schädel an der Wanne anschlug. Ein Hotelpage kam mir zur Hilfe. Wir steckten Tonio in siedend heißes Wasser. Ich kochte ihn beinahe.

»Autsch, das ist zu heiß«, schrie er auf. »Sie wollen mich wohl umbringen!«

»Aber mein Schatz, das tut dir sehr gut.«

»Hilf mir, meine Hosen auszuziehen. Ich bin ganz starr.«

»Ja. Du bist ins Meer gestürzt.«

Einige Stunden später feierten wir im militärischen Hauptquartier der Luftwaffe ein Fest. Wir tanzten auf den Tischen und lachten. Aber seit diesem Tag mochte Tonio bei Nacht nicht mehr schlafen. Er drückte die Nase an die Fensterscheibe, und ich stand im Nachthemd hinter ihm und zog ihn an der Hand ins Bett zurück. Wieder stand er auf, und ich ging ihn von neuem holen. Das ging einen Monat so ... vielleicht auch zwei.

Er war wie tot gewesen. Er hatte den Tod überwunden. Jetzt kannte er ihn.

MUSIK *Quand on se promene au bord de l'eau / Jaen Gabin (3.15)*

MODERATION

1935 schreibt das französische Luftfahrtministerium 150.000 Francs für denjenigen Piloten aus, der es schafft, einen neuen Flugrekord auf der Strecke Paris-Saigon aufzustellen. Saint-Exupéry, der wieder einmal in Geldschwierigkeiten steckt, setzt alle Hebel in Bewegung, um diese Herausforderung annehmen zu können.

Hanimann, Absturz

Es war ein Wettrennen von Paris nach Saigon, war auch wieder eine Zeit – Dreißigerjahre - wo er kein Geld hatte, und in seinen frühen Texten spottete er über das Wettrennen unter Piloten. Pilot sein war für ihn etwas weihehaftes wie Priester sein. Wenn man in die Pilotengemeinde eintrat, dann trat man ein wie in eine Glaubensgemeinde. Man war da im Dienste der Menschen. Es gibt die schöne Stelle, wo er sagt: Geduld, ihr Liebenden, eure Liebesbriefe werden ankommen. Ich fliege für euch Tag und Nacht! Das war für ihn ein Dienst an der Menschheit. Dass man das Fliegen als reines Wettrennen - wer ist schneller - betreiben konnte, dafür hatte er nur Spott übrig. Und in den dreißiger Jahren, als er dann Geld brauchte, hat er sich doch dafür hingegeben, diesem Rennen, praktisch den bestehenden Rekord auf der Route von Paris nach Saigon zu unterbieten. Da ist ihm eben dieses Malheur passiert, dass er sich über der Wüste verfliegen hat. Er wusste nicht mehr, wo er war. Er wusste, dass wenn er nach der letzten Zwischenstation an der libyschen Küste irgendwo, dass er auf keinen Fall den Nil verpassen musste, dass er da dann links abdrehen, nach Norden, Nordosten abdrehen musste, sonst würde er sich auf der arabischen Halbinsel verlieren in der Wüste. Und er flog dann eben nachts, und hatte plötzlich Zweifel: Ich habe den Nil nicht gesehen! Nach seinen Berechnungen hätte er schon lange über ihn hinweg sein müssen, und entschied dann abzuwenden, und hat dann an Höhe verloren, um den Boden zu suchen, ob er nicht die Lichter trotzdem sehe von Kairo, zum Beispiel, und ist dann plötzlich auf den Sand aufgesetzt. Sein Flugzeug war natürlich total kaputt, aber er war heil, und sein Begleiter auch, sein Techniker. Und da standen sie dann in der Wüste allein, wussten nicht, wo sie waren im Grunde. Drei Tage sind Sie am Ort geblieben, hatten jeden Tag versucht, loszugehen, um möglicherweise auf Menschen zu stoßen, was ihnen nicht gelungen ist.

MODERATION

In einem historischen Dokument von Radio France berichtet Saint-Exupéry selbst über seine gescheiterte Mission.

O-TON Crash landing / Übersetzung m

(0.43) Mein einziger Orientierungspunkt war das Meer, vorausgesetzt die Küstenlinie wäre in dieser dunklen Nacht sichtbar. Wegen der vielen verbotenen Zonen konnte ich diese Route leider nicht nehmen. In dieser mondlosen Nacht entschied ich mich für die Mitte der Linie Kairo – Alexandria. Ich hoffte, mich an den Lichtern dieser Städte oder jenen des Niltals orientieren zu können.

Ich errechnete eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 300 Km/h und somit eine maximale Flugzeit von 3 Stunden 45 Minuten für 1000 km. Um 1 Uhr Früh sah ich Kumuluswolken, und setzte meinen Flug in den Wolken fort. Mehrmals versuchte ich aus den Wolken heraus zu kommen, jedoch erfolglos. Ich hoffte, bald ein Stück hellen Himmels zu sehen. Nach einer Flugzeit von 4 Stunden 15 Minuten dachte ich, dass ich wahrscheinlich den Nil überflogen hatte.

Ich konnte unmöglich weiter geradeaus fliegen, ohne nicht eine Kollision mit dem Berg Sinai zu riskieren. So entschloss ich mich, unter die Wolkendecke zu gleiten, und nach Norden abzuwenden. Somit würden die Lichter der Städte, die ich überflogen hatte, durch das linke Fenster strahlen. Bei diesem Manöver stürzte ich ab.

Ein leichter Nebel über die Wüste hat mich in die Irre geführt – ich hatte die Höhe falsch eingeschätzt. Die Nacht war unheimlich dunkel. Zu meiner Überraschung breitete sich die erste Stoßwelle wie ein Erdbeben in der Kabine aus. Dann kam die Maschine zum Stillstand. Der rechte Flügel war zerschmettert. Aus Angst vor einer möglichen Explosion stiegen Prévot und ich aus. Mit einer Taschenlampe leuchtete ich auf den Boden. Er bestand aus Sand und schwarzen Steinen. Kein Gras wuchs. Ich ging ein paar Schritte und musste mir eingestehen, dass ich in der Wüste gelandet war. (4.00)

MODERATION

Was in den folgenden Tagen geschieht, schildert Exupéry in seinem Roman „Wind, Sand und Sterne. Es gehört zu den eindrucklichsten Stellen des Buches.

ZITAT (aus: „Wind, Sand und Sterne“)

Der Westwind weht, der den Menschen in neunzehn Stunden ausdörft. Noch ist mein Schlund offen, aber schon hart und schmerzhaft. Ein leises Rasseln kann ich auch schon vernehmen. Bald kommt der Husten, den man mir beschrieben hat und auf den ich schon lange warte. Meine Zunge ist mir im Weg. Das Schlimmste aber ist, dass ich leuchtende Flecken sehe. Wenn diese zu Flammen werden, stürze ich zusammen.

Wir gehen schnell, um die Kühle des jungen Tages auszunutzen. Wir wissen wohl, dass wir in der hellen Sonne nachher nicht mehr weiterkönnen. Wir dürfen nicht mehr schwitzen, wir dürfen keine Zeit verlieren. Denn selbst diese Kühle hat nur achtzehn Prozent Luftfeuchtigkeit; der Wind mit seiner verlogenen Liebkosung kommt aus der Wüste. Unser Blut verdunstet!

Ich fühle keinen Hunger, nur Durst. Dabei hatte ich so gut wie nichts zu essen gehabt, am ersten Tag einige Trauben, seitdem eine halbe Orange und etwas Kuchen. Für mehr Nahrung hatten wir keinen Speichel gehabt. Der Durst aber ist allmächtig, eher noch die Folgen des Durstes: die harte Kehle, die Zunge aus Gips, das Rasseln im Schlund und ein ekliger Geschmack im Mund. Das sind mir neue Empfindungen, und zunächst bringe ich sie in keine Verbindung mit dem Wasser, das sie heilen könnte. Der Durst wird immer mehr zur Krankheit, und immer weniger ist er ein natürliches Verlangen. Schon scheint es mir, dass der Gedanke an Früchte und Quellen weniger herzerreißend ist. Ich habe schon fast vergessen, wie freundlich die Orange leuchtete. Ich habe alle Sehnsucht vergessen. Ich vergesse vielleicht alles.

Die Landschaft verändert sich, die Steine werden seltener, und wir gehen auf Sand. Zwei Kilometer vor uns beginnen die Dünen mit einigen Anzeichen kleinen Pflanzenwuchses. Der Sand ist doch besser als dieser stählerne Panzer. Er ist die blonde Wüste, meine Sahara, die ich kenne und liebe.

Gestern träumte ich von paradiesischen Orangenwäldern, heute kenne ich kein Paradies mehr. Ich glaube nicht mehr an Orangen. Nichts mehr fühle ich in mir als Dürre des Herzens. Ich werde fallen und keine Verzweiflung spüren, nicht einmal Kummer. Das kränkt mich, denn die Fähigkeit, Kummer zu fühlen, wäre mir eine Wohltat wie Wasser. Ich bemitleide mich und bedaure mich wie ein Freund. Aber ich habe keinen Freund mehr auf der Welt.

Wenn mich die Leute mit meinen entzündeten Augen finden, dann werden sie sich einbilden, dass ich laut gerufen und viel gelitten habe. Aber jeder Aufschwung, jeder Schmerz, alles bewusste Leiden wären Reichtümer für meine vertrocknete Seele. Ich habe ja gar nichts mehr. Wenn einem Mädchen seine erste Liebe stirbt, dann hat es doch noch seinen Schmerz und seine Tränen, einen zuckenden Ausdruck von Leben. Ich, ich habe keinen Schmerz mehr.

CD Comedian Harmonists

MODERATION

1935 ist nicht nur das Jahr von Exupéry's Absturz in der libyschen Wüste. In diesem Jahr werden die Comedian Harmonists von der Nationalsozialistischen Regierung verboten, sowie die Ausstrahlung von Jazz-Musik in allen deutschen Rundfunksendern untersagt. Exupéry lernt seine Gönnerin und spätere Liebhaberin kennen, die wohlhabende Industriellentochter Nelly de Vogüé. Sie verkörpert das absolute Gegenteil von Consuelo, nicht nur dem Äußern nach: Groß gewachsen, blond, zielstrebig, hoch gebildet.

Hanimann, Nelly de Vogue

Eine mysteriöse Frau, eine Geschäftsfrau, sehr erfolgreich, die das Unternehmen ihres Vaters übernommen hatte und die Saint-Exupéry als Schriftsteller vor allem bewunderte und praktisch seine Gönnerin wurde. Sie hat ihm finanziell immer wieder ausgeholfen, als seine Pilotenkarriere sehr unbeständig wurde, zuerst durch die verschiedenen Unfälle, die er hatte, und seine Bücher, die gewiss dann allmählich, als er erfolgreich wurde, ihm gewisses Geld einbrachten, aber das dann sofort auch wieder weg war. Sie hat ihn unterstützt, finanziell, und sie hat ihn auch moralisch sehr stark unterstützt. Es war eine Art wahrscheinlich platonische Liebe zwischen den beiden. Er hat sie wegen alledem, was er nicht wahr, irgendwo bewundert: Ihre Disziplin, ihre klare Lebensauffassung. Sie stand vollkommen im Hintergrund, also sie hat sich möglichst wenig blicken lassen, und war aber bis zum Schluss präsent, und hat dann praktisch unter Pseudonym seine erste Biografie geschrieben, ein paar Jahre nach seinem Tod, unter dem Pseudonym Pierre Chévrier, und über Jahre hinweg hat man diese Biografie gelesen. Man musste zwar nicht genau, wer dieser Pierre Chévrier war, aber es hat sich erst allmählich herausgestellt, dass eben diese Nelly de Vogue seine sehr enge Freundin war. Was aufgefallen war, und was Rätselaufgaben aufgab, war in dieser Biografie, woher sie diese ganzen Informationen hatte. Die hatte sie natürlich aus direkter Hand. Und der Briefwechsel, der sehr, sehr intensiv sein muss zwischen Antoine und Nelly de Vogue, den hat sie der französischen Nationalbibliothek vermacht mit der Auflage, dass der erst in mehreren Jahrzehnten gelesen werden darf. Also dieser Briefwechsel ist noch vollkommen unbekannt. Was man eben weiß mittlerweile ist, dass sie eine zentrale Rolle gespielt hat in seinem Leben.

MODERATION

Finanziell geht es Antoine und Consuelo de Saint-Exupéry in den späten 1930er Jahren mehr schlecht als recht. Ihre Wohnung wird gekündigt, Möbel wegen Zahlungsrückständen beschlagnahmt. Doch trotz der prekären finanziellen Situation ist Antoine de Saint-Exupéry nach seiner geglückten Rettung aus der Wüste berühmter denn je. 1936 reist er als Sonderberichterstatter für das traditionsreiche, französische Bürgerblatt „L'Intransigeant“ nach Barcelona, um über den spanischen Bürgerkrieg zu schreiben, das Jahr darauf für die Zeitung „Paris-Soir“ nach Madrid, wo die Nationalisten unter Franco vor den Toren der Hauptstadt stehen. Doch wer von Exupéry politische Reportagen erwartete, wäre enttäuscht worden. Der Autor beschreibt erschütternde Szenen und subjektive Stimmungen, um aus ihnen ganz persönlich gefärbte, philosophische Betrachtungen zu extrahieren.

ZITAT (aus: „Blutendes Spanien“)

Die Menschen haben keine Achtung mehr voreinander. Als seelenlose Gerichtsvollzieher zerstreuen sie ein Mobiliar in alle Winde, ohne zu wissen, dass sie ein Königreich zugrunde richten. Da gibt es Komitees, die sich das Recht zur Säuberung zusprechen, dabei von Maßstäben ausgehen, die sie zwei- oder dreimal abändern, und nichts als Tote zurücklassen. Da gibt es einen General an der Spitze seiner Marokkaner, der mit ruhigem Gewissen die Menschen in Scharen verdammt, wie ein Prophet, der eine Glaubensspaltung ausrottet. Man erschießt hier, so wie man Wälder abholzt.

In Spanien sind die Massen in Bewegung, aber der Einzelne, der eine Welt bedeutet, ruft aus der Tiefe seines Bergwerksschachtes vergebens um Hilfe.

MODERATION

Im Juni 1939 erscheint „Wind, Sand und Sterne“. In Amerika wird die englische Ausgabe zum *book of the month* und später zum Buch des Jahres gekürt. Die Académie Française zeichnet es mit dem Großen Romanpreis aus.

ZITAT (aus: „Blutendes Spanien“)

Ich bin ein Mann, der in der Asche wühlt. Ich bin ein Mann, der am Boden der Feuerstelle nach der Glut des Lebens sucht.

MODERATION

Während sich die literarischen Erfolge überstürzen, und Exupéry auch in Amerika enthusiastisch als Schriftsteller gefeiert wird, bekommt er im September 1939 den Befehl, sich in Toulouse zum Einsatz zu melden. Zu seiner großen Enttäuschung wird er nicht als Flieger einberufen, sondern der Bodentruppe als Fluginstrukteur zugeteilt. So versucht er, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um wieder fliegen zu dürfen, und schreibt unter anderem seiner Liebhaberin Nelly de Vogüé, sie möge sich doch bitte für ihn verwenden. Seine Bemühungen werden tatsächlich von Erfolg gekrönt. Er darf wieder fliegen. Doch die Tage der Freude sind gezählt.

Am 14. Juni 1940 marschieren die Deutschen kampflos in Paris ein. Die Bevölkerung flieht nach Süden, und auch die Einheit von Saint-Exupéry wird über Bordeaux nach Nordafrika verlagert. Der Reservist wird aus dem aktiven Militärdienst entlassen, und kehrt per Schiff nach Marseille zurück. Auf Schloss Agay kann er schließlich Mutter und Schwester wieder in seine Arme schließen. Auch Nelly de Vogüé hat sich in unmittelbarer Nähe des Familiensitzes eingemietet, hilft ihm über finanzielle Engpässe hinweg, und ermuntert ihn, sein bereits begonnenes Buch „Die Stadt in der Wüste“ fortzusetzen.

Hanimann, Stadt in der Wüste

Ein sehr spannendes Werk ist – aber das ist wohl auch sein größtes – ist sein unvollendetes Spätwerk „Die Stadt in der Wüste“. Ein Riesending, von hunderten von Seiten. An dem hat er über zehn Jahre geschrieben. Das sollte sein Hauptwerk sein, ist das einzige Werk – jetzt ‘mal vom kleinen Prinzen abgesehen - wo nicht geflogen wird. Im Mittelpunkt steht ein nordafrikanischer Herrscher von welchem Reich auch immer, ein Wüstenvolk, offenbar. Und der meditiert, erzählt Geschichten, Anekdoten und meditiert vor allem übers Herrschen, über seine Leute, und da findet man Spuren von Saint-Exupérys früher Nietzsche Lektüre. Nietzsche hat in sehr geprägt, als er selber in der Wüste auf Cap Juby Stationschef war für die Aeropostale. Da hatte er nicht viel zu tun, hatte viel Zeit zum Lesen und dann eben auch zum Schreiben.

MUSIK

Zu Silvester 1940 trifft Saint-Exupéry im New Yorker Exil ein, und wird als gefeierter Schriftsteller empfangen. Sein ins Englische übersetzte Buch „Wind, Sand and Stars“ hat die Zahl von 150.000 verkauften Exemplaren überschritten. Zwei Wochen später erhält er den *National Book Award* im Hotel Astor. Jetzt kann Saint-Exupéry endlich ohne Geldsorgen leben, und ist dennoch unglücklich: In den Vereinigten Staaten im Exil zu sein, während sich Frankreich im Krieg befindet, versetzt ihn in einen unerträglichen Zwiespalt, den er überwinden will, aber nicht kann. 1942 erscheint ein sein neues Buch: „Flug nach Arras“, in dem er seine Kriegserlebnisse verarbeitet hat. Anfang 1943 wird in New York der Text des

kleinen Prinzen publiziert, eine märchenhafte Erzählung um einen Flieger, der in der Wüste notlanden muss. Dort trifft er auf einen kleinen Jungen, den es von einem Asteroiden auf die Erde verschlagen hat.

Den internationalen Siegeszug seines Buches wird Antoine de Saint Exupéry aber nicht mehr erleben.

ZITAT (aus: „Der kleine Prinz“, erzählt von Ulrich Mühe)

Einmal auf der Erde, wunderte sich der kleine Prinz, niemanden zu sehen. Er fürchtete schon, sich im Planeten geirrt zu haben, als ein mondfarbener Ring sich im Sande bewegte.

»Gute Nacht«, sagte der kleine Prinz aufs Geratewohl.

»Gute Nacht«, sagte die Schlange.

»Auf welchen Planeten bin ich gefallen?«, fragte der kleine Prinz.

»Auf die Erde, du bist in Afrika«, antwortete die Schlange.

»Ah! ... es ist also niemand auf der Erde?«

»Hier ist die Wüste. In den Wüsten ist niemand. Die Erde ist groß«, sagte die Schlange. Der kleine Prinz setzte sich auf einen Stein und hob die Augen zum Himmel.

»Ich frage mich«, sagte er, »ob die Sterne leuchten, damit jeder eines Tages den seinen wiederfinden kann. Schau meinen Planeten an. Er steht gerade über uns ...

Aber wie weit ist er fort!«

»Er ist schön«, sagte die Schlange. »Was willst du hier machen?«

»Ich habe Schwierigkeiten mit einer Blume«, sagte der kleine Prinz.

»Ah!«, sagte die Schlange.

Und sie schwiegen.

»Wo sind die Menschen?«, fuhr der kleine Prinz endlich fort. »Man ist ein bisschen einsam in der Wüste ...«

»Man ist auch bei den Menschen einsam«, sagte die Schlange.

Der kleine Prinz sah sie lange an.

»Du bist ein drolliges Tier«, sagte er schließlich, »dünn wie ein Finger ...«

»Aber ich bin mächtiger als der Finger eines Königs«, sagte die Schlange.

Der kleine Prinz musste lächeln:

»Du bist nicht sehr mächtig ... Du hast nicht einmal Füße ... Du kannst nicht einmal reisen ...«

»Ich kann dich weiter wegbringen als ein Schiff«, sagte die Schlange.

Sie rollte sich um den Knöchel des kleinen Prinzen wie ein goldenes Armband.

»Wen ich berühre, den gebe ich der Erde zurück, aus der er hervorgegangen ist«, sagte sie noch. »Aber du bist rein, du kommst von einem Stern ...«

Der kleine Prinz antwortete nichts.

»Du tust mir Leid auf dieser Erde aus Granit, du, der du so schwach bist. Ich kann dir eines Tages helfen, wenn du dich zu sehr nach deinem Planeten sehnst. Ich kann...«

»Oh, ich habe sehr gut verstanden«, sagte der kleine Prinz, »aber warum sprichst du immer in Rätseln?« »Ich löse sie alle«, sagte die Schlange.

Und sie schwiegen.

Musik

Musikliste

1. Stunde

Titel: La foule
Länge: 02:55
Interpret: Edith Piaf (voc)
Komponist: Angel Cabral
Label: Emi Best.-Nr: 827100-2
Plattentitel: Edith Piaf - 30e anniversaire

Titel: La mer
Länge: 03:21
Interpret: Trenet, Charles
Komponist: Charles Trenet, Léo Chauliac
Label: NAXOS JAZZ
Plattentitel: Charles Trenet La mer

Titel: La vie en rose
Länge: 03:07
Interpret: Edith Piaf (voc)
Komponist: Claude Louiguy
Label: MFP Records
Plattentitel: Edith Piaf: Milord - La vie en rose - L'accordeoniste

Titel: Thule
Länge: 10:33
Interpret und Komponist: Edgar Knecht
Label: Ozella Best.-Nr: OZ 032 CD
Plattentitel: Good morning Lilofee

Titel: Walden
Länge: 03:35
Ensemble: Boekhorn, Oliver (Oboe, Englischhorn, Oboe d'amore)
Komponist: Hans Abrahamsen
Label: WINTER & WINTER

2. Stunde

Titel: Asleep
Länge: 02:55
Interpret und Komponist: Astor Piazzolla
Label: NONESUCH Best.-Nr: 979254-2
Plattentitel: Five Tango sensations

Titel: aus: String Quartet No. 4
Länge: 05:41
Interpret: The Kronos Quartet
Komponist: Ben Johnson
Label: NONESUCH Best.-Nr: 979111-1
Plattentitel: CD: Kronos Released

Titel: Sakhadougou
Länge: 05:41
Interpret: Tata Dindin (Kora,voc)
Komponist: Ebraima Jobarteh
Label: Network Best.-Nr: 58.774
Plattentitel: Desert Blues - Ambiances du Sahara

Titel: Ortoño Porteño
Länge: 05:20
Interpret: Aquiles Delle-Vigne (Klavier)
Komponist: Astor Piazzolla
Label: KOCH DISCOVER INTERNATIONAL Best.-Nr: DICD920139
Plattentitel: Astor Piazzolla's best Tangos

3. Stunde

Titel: Der Tod des Engels / inst.
Länge: 03:03
Interpret: Triology
Komponist: Astor Piazzolla
Label: Catalyst
Plattentitel: Triology: Who killed the viola player?

Titel: xxx
Länge: 04:10
Interpret: Julian and Jiaxin Lloyd-Webber
Komponist: xxx
Label: Naxos
Plattentitel: CD: A tale of two cellos

Titel: Sunseeker
Länge: 06:44
Interpret: Adelphi
Komponist: Davide Arcoleo
Label: CLUBSTAR Best.-Nr: 0000042 CLS
Plattentitel: A lounge supreme, Vol. 2

Titel: Tiefe Wasser
Länge: 05:20
Interpret: Knecht, Edgar
Komponist: Traditional, Edgar Knecht
Label: Ozella Best.-Nr: OZ047
Plattentitel: Dance on deep waters

VG Wort

Antoine de Saint-Exupéry
Wind, Sand und Sterne
Deutsch von Henrik Becker
Karl Rauch Verlag
14.40 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Der Flieger
In: Der Flieger und die Sterne
Übersetzt von Peter Fröhlicher
Artemis & Winkler 2000
1.00 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Südkurier
Deutsch von Paul Graf Thun-Hohenstein
Karl Rauch Verlag
1.40 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Flug nach Arras
Deutsch von Fritz Montfort
Karl Rauch Verlag
1.45 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Nachtflug
Neu übersetzt von Annette Lallemand
Karl Rauch Verlag
1.10 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Blutendes Spanien
In: Romane Briefe Dokumente
Ohne Übersetzer
Karl Rauch Verlag
0.50 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Briefe an die Mutter
Mit einer Einführung von Marie de Saint-Exupéry
Übersetzt von Oswald von Nostitz
8.30 min.

Antoine de Saint-Exupéry
Der Kleine Prinz
Erzählt von Ulrich Mühe
Karl Rauch Verlag
CD
6.15 min

Die Rose des kleinen Prinzen
Erinnerungen an eine unsterbliche Liebe
von Consuelo de Saint-Exupery
Übersetzt von Barbara Röhl
Ullstein Verlag 2004
6'45 min