

### Auch Reibung erzeugt Wärme!

Text: Viktor Sturzenegger



... und noch ein Beitrag zum Wagner-Jahr?

Nein im vorliegenden Buch geht es nicht um Richard, der ja 2013 allerorten gründlich gefeiert wird, sondern um Arnold, seines Zeichens pensionierter Swissair-Captain, Maschinen-Ingenieur und -Entwickler.

Gleich der Beginn des Buchs erinnert mich an den bekannten Jumbo-Kapitän, der mir als Jung-Copilot auf der DC-9 vorkam wie einer, der – zwar in Chefetagen, seiner dezidierten und auch gegen den ausdrücklichen Wunsch von Vorgesetzten geäusserten Meinung wegen, eher ungeliebt – unbeirrbar Menschen und Maschinen souverän beherrscht. Er beschreibt seine letzte Landung mit der Boeing 747-357, zusammen mit dem «Iserüedü» auf dem Copiloten-Sitz und flieht gleich noch ein paar Seitenhiebe gegen ihm ungeliebte Vertreter der damaligen Swissair, namentlich im Korps der Instrukturen, ein.

Im Kapitel II des Buchs beginnt er seine Lebensgeschichte von vorne. Im Dorf Thal, hoch über Altenrhein, erlebt er das Ende des Kriegs und als technisch interessierter Knabe die Entwicklung der verschiedenen Vehikel und ihrer Antriebsarten im Zeichen mangelnden Benzins. Von Diphterie ins Krankenbett geworfen und vom Grossvater zur Familienzusammenführung nach Arosa gebracht, erholt er sich neben internierten Deutschen Soldaten. Das evangelisierte Familienumfeld hinter sich lassend, bewunderte er seinen Götti Willy für dessen Autonomie – eine Eigenschaft, die ihm Zeit Lebens wichtig sein wird. Vom Vater unhinterfragt positiv vererbt ist ihm die Leidenschaft für Autos. Die Mobilität ist auch das Gemeinsame seiner von ihm im Buchuntertitel beschriebenen drei Leben.

In der Beschreibung aller seiner Erlebnisse, sowohl im Umfeld der Militär- wie auch der Zivilliegerei und seiner Laufbahn als technischer Erfinder, scheut Arnold Wagner sich nicht, Namen zu nennen und seine Meinung zu diesem und jenem Weggefährten zu äussern. Sich selbst sieht er gern in der Rolle des disziplinverachtenden Tausendsassas. Immer wieder dringen dabei seine persönlichen Sichtweisen zu Geschichte, Politik und Wirtschaft durch. Seine Einschätzung Christoph Blochers Wirken auf die Politik und Wirtschaft der Schweiz vermag ich dabei durchaus zu teilen.

Nachdem Arnold Wagner seine Militärpilotenkarriere auf höchst autonome Weise dermassen sabotiert hatte, dass er seine Energie anderweitig verwenden konnte, richtete er sie auf ein Praktikum bei Saurer, das er für sein Studium an der ETH brauchte. Statt weiter zu studieren wechselte er aber in die SLS und wurde Linienpilot. Seine Erzählungen aus diesen Zeiten lassen zwangsläufig Bilder in mir farbig werden. Namen, die mir schon längst entfallen sind, tauchen aus dem Verdrängten auf. Auch wenn er mit seiner Darstellung der Funktionärshierarchie der Swissair in ihrer subjektiven Art nicht allein steht, teile ich die aus ihr mündende Überzeugung für die Ursachen des Swissair-Bankrotts nur zum Teil, aber ich bin auch kein Freund Moritz Suters.

Seine erfolgreiche Kunstflieger-Karriere ist mit vielen Portraits damaliger Helden bebildert, wie allgemein das ganze Buch durchwegs gründlich illustriert ist. Neben seiner Kunstfliegerei läuft ja noch die Swissair-Karriere: Mit für heute in renommierten Airlines erstaunlichen 28 Jahren wird Arnold Wagner zum Kapitän befördert. Dass in diesem Alter hormonelle Herausforderungen gern gesucht wurden, beschreibt er im Detail.

Interessanter scheinen mir seine Erinnerungen, wenn es um die Entwicklung seines Kunstflugzeugs Acrostar geht. Sehr detailliert sind die verschiedenen Stadien in der Entwicklung und Erprobung des neuen Flugzeugmusters dargestellt.

Nach dem Acrostar folgte das Polymobil, das in allen Elementen funktionieren hätte sollen, jedoch nie über das Modellstadium hinaus kam. Dem Boom bei den Hängegleitern folgend, entwickelte er darauf den Dracula-Motor-Hängegleiter, dessen technische Herausforderungen sich aber als zu gross erwiesen, als dass daraus eine Einkommensquelle hätte werden können.

Wie er nach der Begegnung mit dem tschechischen Kunstflieger Jan Joseph Anderlé und dessen Weltkriegs-Kabinenroller «Dalmik», sein Kraftei entwickelte und seine dabei gemachten technischen Überlegungen sind in ihrer Detailliertheit durchaus interessant. Auch wenn die Detailtreue mir dann in der Folge über die Seiten hin etwas zu weit gegangen ist.

Immer wieder scheint auch seine Beziehung zum anderen Geschlecht in seinen Erzählungen auf. Auch hier decken sich seine und meine Meinung weitgehend nicht. Er erinnert sich jedenfalls, dass einst in unserem FOM gestanden habe, dass «no female persons during take-off and landing» sich hätten im Cockpit aufhalten dürfen. Was er natürlich gut findet und auch gleich mit dem Schicksal der «Costa Concordia» verknüpft. Man sieht, er schreibt mit höchst aktuellem Bezug.

In der Entwicklung seines Krafteis, verzichtete er im Weiteren auf die Mitarbeit des Initialzünders Anderlé und musste damit auch auf den Bezug zu Dalnik und Ferner, den Herstellern von Vorgängermodellen, verzichten. Peraves AG ward geboren und unter diesem Dach später das Kraftei in kleiner Serie hergestellt.

Dazwischen war Wagner ja noch in der Swissair tätig. Der Bericht über seine Umschulung auf DC-8, gerät zu einer Philippika gegen das «System» Swissair und deren Exponenten in Instruktion und Führung. Immer wieder gespickt mit Zitaten aus Literatur und namentlich der Geschichte würzt er den Beschrieb seines Werdegangs auch durch direkte Beschreibungen persönlicher Begegnungen.

Seine Unfallberichte mit Motorrädern sind durchaus mit Einsichten verbunden, auch wenn sich seine Grundeinstellung trotz Erkenntnissen nicht änderte, was fliegerisch auch seine Auswirkungen hatte. Auf der B-747 fühlte er sich wohl und kam sogar mit seinen InstruktorInnen klar, er sieht diese Phase als Zenit, sowohl fliegerisch, als auch finanziell, seiner Swissair-Karriere. Seine forsche Startkurve auf Piste 16 in ZRH führte allerdings zu einem Kompressor-Stall, der wenigstens ohne grosse Folgen zu bleiben schien.

Der Verlauf seines «zweiten Lebens» ist geprägt von der Auseinandersetzung mit Beamten und Vertretern von Grossfirmen, die er gleichermassen verachtet. Immerhin gelingt es Wagner, BMW im Boot zu behalten und er entwickelt weiter an seinem Kraftei bis zur Serienreife. Im Januar 1991 beschliesst Arnold Wagner seine Linienpilotenkarriere zugunsten eines vollen Einsatzes für seine Tätigkeit in der Peraves AG aufzugeben.

Ein Highlight dieser Lebensphase findet auf zahlreichen Seiten Platz: Die Amerika-Reise 1996. Zehn Eco-Mobile rollten durch den Mittleren Westen der USA und die Rockies mit Start und Ziel in Atlanta. Abgerundet wird dieser Abschnitt mit dem Beschrieb der Verbesserungen für die Sicherheit bei Unfällen mit dem Eco-Mobile.

Moritz Suter brachte Arnold Wagner in Kontakt mit Dr. Hüttlin, dem Erfinder eines Kugelmotors. Das «dritte Leben» des Autors begann. Fortdauernde Unzufriedenheit mit der mangelnden Kraftausnutzung der Hubkolbenmotoren hat Wagner Zeit Lebens geplagt. Hüttlins Erfindung verspricht in dieser Hinsicht Einiges, muss natürlich durch den Autor erst zur Funktionsreife gebracht werden. Allerdings wird Wagner fast bescheiden, wenn es um die Namensgebung seiner Erfindungen geht. Fern eines Personenkults sollen die Namen für seine ja nicht von Grund auf neuen Entwicklungen keinen Zusammenhang mit einer Person erahnen lassen. Vor Dr. Hüttlin hat nämlich Frank Berry in den 60iger Jahren des letzten Jahrhunderts mit der Idee eines kugelförmigen Antriebs getüftelt und erste Modelle gebaut. Um für den Kugelmotor mehr Zeit zu haben übergibt Wagner 2004 das Heft des Fahrzeugbaus in die Hände seiner Söhne Urs und Felix, beide als Piloten für Swiss tätig und dank Kurzarbeit mit genügend Freizeit gesegnet. Natürlich geht es nicht ohne seine weitere tatkräftige Mithilfe. Ein Brand in der Fertigung bei Brno mit Totalverlust eines fast fertigen Eco-Mobile-Modells mündet in die Entwicklung einer neuen Form: den MonoTracer. Bei Swiss werden die Piloten wieder gebraucht - 2007 muss sich Arnold Wagner wieder voll um sein Kraftei kümmern und hat keine Zeit, sich den Plänen für einen Kugelmotor zu widmen.

Finanzielle Probleme mit der Kapitalisierung seiner Unternehmung ging er mit Hilfe seiner Freunde Moritz Suter und Fredy Wiederkehr an. Sie rieten ihm, eine Aktienkapitalerhöhung in Schritten zu unternehmen. Die erste Finanzkrise 2007/8 stellte das Projekt aber grundsätzlich in Frage. Worauf Wagner im Zeichen von drängenden Zahlungen und fehlenden Mitteln die Verfügungsgewalt über die Finanzen durch die zwei Freunde entzogen und an den Buchhalter übergeben wurde. 2009 wirft Wagner unter Druck das Handtuch und tritt als CEO der Peraves AG zurück, nicht ohne kritische Worte zu äussern.

Sohn Felix Wagner treibt derweil die Entwicklung einer elektro-Variante des Tracers voran. Am Wettbewerb XPrize, mit einer Preissumme von zehn Millionen US-Dollars, will er einen der ersten Preise erringen. Sein Vater nimmt sich die Zeit, den Prototypen für den Wettbewerb anzumelden, beziehungsweise die Veranstalter davon zu überzeugen, dass dessen Teilnahme weder nicht reglements-konform noch für die Amerikaner gefährlich sei. Der Erfolg beim Wettbewerb spülte nun Geld in die Kasse, die Wagner gern für den Start seiner Kugelmotorenproduktion hätte aufwenden wollen.

So bleibt dem Flugwaffen- und Swissair-Piloten und Erfinder die Aufgabe, seinen Kugelmotor zu perfektionieren und sich dabei nicht über persönliche Rückschläge zu ärgern. Fazit: Dem Ingenieur ist nichts zu schwör oder eben: Auch Reibung erzeugt Wärme.

*Arnold Wagner: Acrostar, Krafteier + Kugelmotoren, Stuttgart 2012  
ISBN 978-3-613-30728-5*