

DIE GESCHICHTE VOM »STAHLTIER«

## Willy Zielke und die Reichsbahn

VON MARTIN LOIPERDINGER\*  
FOTOS: GERHARD ULLMANN

Walter Frenz, Kameramann und einer der engsten Mitarbeiter Leni Riefenstahls bei ihren drei Parteitagsfilmen und den Olympia-Filmen, hält Anfang Februar 1938 im Filmseminar der Berliner Lessing-Hochschule einen Vortrag mit dem Titel „Der filmische Film“. Darunter versteht er „dynamische Fotografie“: Allein aus Cadrage und Montage ergibt sich „die Bildmelodie des Films“, Sprache und Ton sind zweitrangig. Die künstlerische Filmgestaltung gehorcht optischen Gesetzen, die vergleichbar der „Harmonie- und Kompositionslehre der absoluten Kunstform, der Musik“, erst noch erforscht und formuliert werden müssen. Diese Aufgabe übernehmen „meist Einzelgänger, Avantgardisten genannt“.<sup>1</sup>

Frenz hält ein Plädoyer für den abstrakten Film. Das mag überraschen, doch hat auch das Dritte Reich eine Filmavantgarde gehabt. Von der Einführung des Agfa-Color-Farbfilms im Krieg abgesehen, sind im Spielfilm der Nazi-Zeit ästhetische Innovationen kaum erkennbar. Bereits den Stil der Weimarer Ufa-Tonfilme aus den frühen dreißiger Jahren prägen Propaganda-Stereotypen der Preussen-Filme und Konfektionsmuster der leichten Unterhaltungsware. Daß sich hier nichts ändert, dafür sorgt neben Goebbels schon das bewährte kommerzielle Studio-System. Stilistische Neuerungen werden nach 1933 hauptsächlich im *non-fiction*-Film eingeführt. Sie verbinden sich vor allem mit drei Namen:

Leni Riefenstahl kreierte mit ihren Kameramännern einen fundamental neuen Stil des politischen Repräsentationsfilms. Ihr Parteitagsfilm TRIUMPH DES WILLENS gilt damals wie heute als Synonym faschistischer Filmästhetik.<sup>2</sup> Ästhetische Techniken der *on location* gedrehten Bergfilme von Arnold Fanck werden auf die Massenaufmärsche der Nürnberger Nazi-Parteitage übertragen.

Leni Riefenstahl trifft damit ins Schwarze und macht die erstaunlichste Filmkarriere des Dritten Reichs.

Walter Ruttmann macht in einer Reihe von Städte- und Industriefilmen die *Neue Sachlichkeit* von BERLIN. DIE SINFONIE DER GROSSTADT dem Pathos faschistischer Aufbruchsdynamik dienstbar. Das Ergebnis sind zwiespältige Filme, bis Ruttmann Anfang des Kriegs nur noch das banale Mittelmaß der faschistischen Kulturfilm-Produktion erreicht.

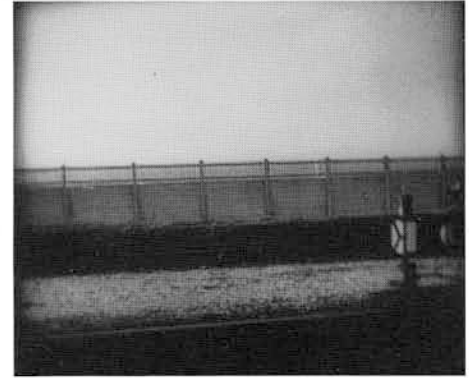
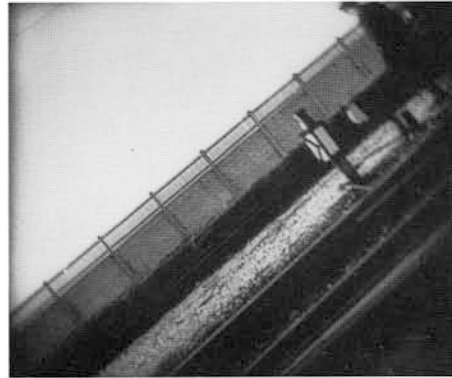
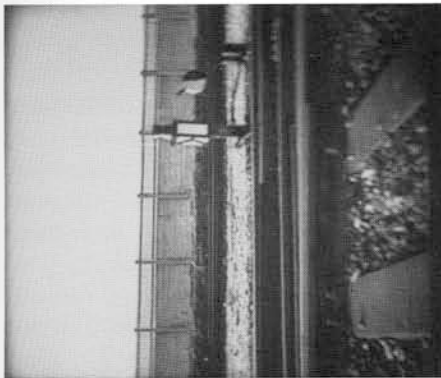
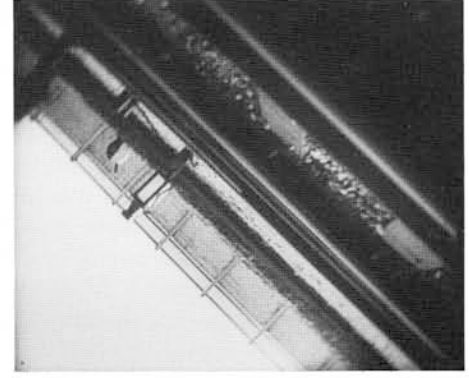
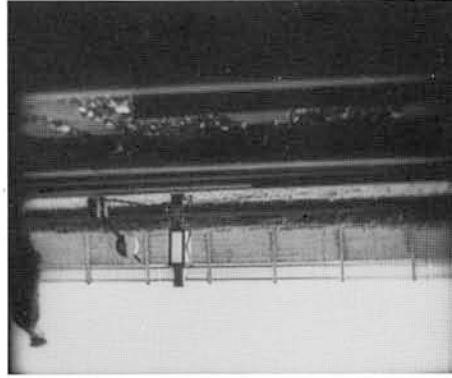
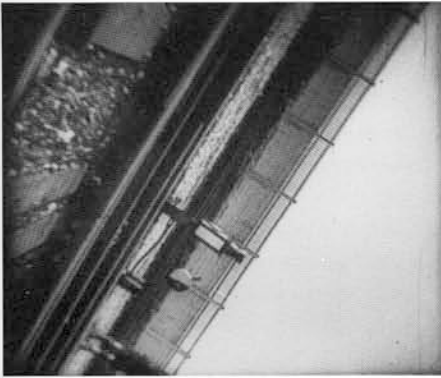
Willy Zielke schließlich erleidet die Tragödie des Genies, das zwar nicht verkannt wird, aber fehl am Platze ist. Seine Ästhetik wird für unbrauchbar erklärt: DAS STAHLTIER, Zielkes Jubiläumsfilm zum 100. Geburtstag der deutschen Eisenbahn, wird im Sommer 1935 verboten. In Fachkreisen wird Zielkes Film jedoch als Geheimtipp gehandelt und hoch geschätzt: Als Paradebeispiel eines „filmischen Films“ zeigt Walter Frenz die erste und die vierte Rolle des STAHLTIER zur Veranschaulichung seines eingangs erwähnten Vortrags. Ausnahmsweise werden die beiden Rollen für diese Vorführung von der Zensur freigegeben. DAS STAHLTIER ist wohl der wundersamste Film, der im Dritten Reich gedreht wurde.

Willy Zielke, als Sohn deutscher Eltern 1902 im damals russischen Lodz geboren, ist von der Fotografie zum Film gekommen. Nach dem Ersten Weltkrieg studiert er zunächst zwei Jahre Eisenbahn-Ingenieur an der sowjetischen Universität Taschkent, muß dann aber die Sowjetunion verlassen. Beeindruckt von der sowjetischen Fotografie, bewirbt sich Zielke 1922 in München an der Höheren Fachschule für Fototechnik [Bayerische Foto-Akademie], damals die einzige Hochschule für Fotografie in Deutschland. Er absolviert dort die Grundausbildung und besucht anschließend die Meisterklasse für künstlerische

Fotografie. Von 1927 bis 1934 unterrichtet Zielke als Fachlehrer an der Münchner Foto-Akademie. Er ist Mitglied der renommierten Gesellschaft Deutscher Lichtbildner, verfaßt das Standardwerk über den Bromöl-Druck und ist unter anderem an der berühmten *Werkbund*-Ausstellung *FiFo 1929* in Stuttgart beteiligt. Seine Vorliebe für Aufnahmen von Glas-Studien läßt eine Nähe zur *Neuen Sachlichkeit* erkennen. Für Versuchszwecke wird der Foto-Akademie Anfang der dreißiger Jahre von der Agfa eine 16-mm-Movex-Filmkamera zur Verfügung gestellt. Zielke macht damit einen Übungsfilm im Münchner Zoo. 1932 bekommt er vom Leiter eines Erwerbslosen-Heims den Auftrag, den Film ARBEITSLOS zu drehen. Das Erwerbslosen-Heim ist der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt (NSV) unterstellt, an deren Spitze Rudolf Hess steht. Der wünscht 1933 einen anderen Schluß des Films: Statt der Frage „Warum?“ sollen Aufnahmen von Autobahnbau und Arbeitsdienst die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Nationalsozialisten propagieren. Zielke kommt dem Wunsch nach. Er fügt in die Schlußpassage ein dramatisch gefilmtes Lokomotivrad in Nahaufnahme ein. Bei den Dreharbeiten lernt er den Präsidenten der Reichsbahn-Direktion München, Albert Gollwitzer, kennen. Dieser empfiehlt Willy Zielke für den Jubiläumsfilm zur 100-Jahrfeier der deutschen Eisenbahn.

Die Hauptverwaltung der Reichsbahn genehmigt am 3. Juli 1934 die Herstellung eines Jubiläums-Tonfilms durch Willy Zielke mit dem Titel DAS STAHLTIER. Zielke reicht umgehend Exposé und Kalkulation ein und bekommt Ende Juli den Produktionsvertrag: Ausgestattet mit einem Budget von 50.000 Reichsmark und angemessenen Personal- und Sachleistungen der Reichsbahn bei den Dreharbeiten, macht sich Willy Zielke an die Arbeit.

\* Erschienen in französischer Sprache in Cinémathèque No. 5/1994, Paris



Eine Bilderfolge (von links oben nach rechts unten zu betrachten) aus einer Einstellung. Die Kamera ist auf ein Lokomotivrad montiert und dreht sich um 360 Grad, „über Kopf“

**D**em Exposé zufolge soll DAS STAHLTIER drei Teile haben: Geschichte der Eisenbahn, Herstellung von Lokomotiven, Fahrt-Symphonie.

Im Herbst 1934 werden im Norden Münchens die historischen Szenen gedreht: Das Deutsche Museum stellt den Nachbau des *Puffing Billy* von Wedley aus dem Jahr 1812 zur Verfügung. Ein Aufstand englischer Bauern wird inszeniert, die Explosion der Zahnradlokomotive von John Waters, der Dampfmaschinen des Franzosen Cugnot, *The Rocket* von George Stephenson, schließlich die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke Nürnberg—Fürth im Jahr 1835. Bei einer Probevorführung zeigt sich der General-Direktor der Reichsbahn, Julius Dorpmüller, von Zielkes Arbeit recht angetan. Daraufhin unternimmt Präsident Gollwitzer

von der Reichsbahn-Direktion München Anfang Januar 1935 einen Vorstoß zur Ausweitung des Filmprojekts. Dies wird schon Ende des Monats von der Hauptverwaltung in Berlin genehmigt und in einem Zusatzvertrag festgehalten: Die Länge des Films wird von den ursprünglich vorgesehenen 1000 Metern auf die abendfüllende Spielfilmlänge von 2500 Metern erhöht, das Budget wird auf 100.000 Reichsmark verdoppelt.

Für den Teil über Lokomotiv-Produktion und für die Fahraufnahmen hat sich Willy Zielke etwas Besonderes einfallen lassen: Er organisiert einen Aufnahmezug, der aus fünf weißen Waggons mit der roten Aufschrift „Tonfilm: Das Stahltier“ besteht. Ein Waggon faßt den Gerätepark für die Filmaufnahmen. Ein Waggon transportiert ein Siemens-Schuckert-Benzinaggregat mit 200 Ampere

Leistung zur Stromerzeugung für die Scheinwerfer. Ein Waggon beherbergt als Wohnwagen das Begleitpersonal; ein zweiter Wohnwagen ist für Willy Zielke vorgesehen und den Aufnahmeleiter Hubs Flöter, einer seiner Schüler an der Foto-Akademie. Ein technisches Novum ist der fünfte Waggon, ein nach Zielkes Angaben konstruierter Tieflade-Wagen, der für Fahraufnahmen mit niedrigem Kamera-Standpunkt gedacht ist. Auch bei hohen Geschwindigkeiten läßt sich auf diesem rollenden Stativ fast erschütterungsfrei arbeiten. Neben den technischen Aufgaben und der Unterbringung des Aufnahmeteams erfüllen die fünf Waggons noch die Funktion eines Propagandazugs: Durch Besichtigungen für die Presse in verschiedenen Halte-Bahnhöfen werden die Dreharbeiten am STAHLTIER publik gemacht.

Zielkes Team unternimmt zwei Reisen: Am 22. Februar 1935 startet der Aufnahmezug von München nach Köln, um dort die Hohenzollern-Brücke zu filmen, eine der größten Eisenbahnbrücken Deutschlands. Es geht weiter ins Ruhrgebiet zur Gute-Hoffnungs-Hütte in Oberhausen, wo Aufnahmen von der Stahlgewinnung gemacht werden, und schließlich nach Kassel zur Lokomotivfabrik Henschel, um die Montage von Lokomotiven zu filmen. Die Organisation klappt offenbar vorzüglich, Willy Zielke ist mit der reichen Film-Ausbeute hochzufrieden. Eine zweite Reise unternimmt der Tonfilm-Zug Anfang April zu Streckenaufnahmen nach Berlin. Im März und April wird der „Star“ des Films aufgenommen: eine prachtvolle Lokomotive vom Typ S 3/6, damals der ganze Stolz der deutschen Eisenbahn. Im Mai wird fieberhaft am Schnitt des Films gearbeitet. Mitte des Monats kommt Peter Kreuder dazu, den Zielke für die Musik-Partitur des Films verpflichtet hat.

Was ab Anfang Juni geschehen ist, läßt sich nicht vollständig rekonstruieren: Die Produktionsunterlagen für diese Zeit sind verschollen. Die Premiere des STAHLTIER war zum Auftakt der Jubiläumsfeierlichkeiten vor geladenen Gästen für den 13. Juli in Nürnberg vorgesehen. Zu dieser Vorführung ist es nicht gekommen. Am 25. Juli 1935 wird DAS STAHLTIER von der Filmprüfstelle Berlin verboten. Obwohl Tagespresse und Illustrierte von den Dreharbeiten berichtet haben, wird über das Verbot in den Zeitungen der Filmbranche nicht berichtet. Weder eine Zensurkarte noch die Begründung des Verbots konnten bisher aufgefunden werden. Das Verbot ist jedoch nicht – wie oft behauptet wird – von Goebbels veranlaßt worden: Auf Drängen von Leni Riefenstahl schaut sich der Propagandaminister den Film in einer abendlichen Privatvorführung erst am 8. Oktober an. Ein „schlechter“ Film, notiert er in sein Tagebuch, und daß es eine „lange Debatte“ gegeben hat.<sup>3</sup> DAS STAHLTIER ist nicht an Goebbels gescheitert, sondern bereits intern am Einspruch der Berliner Reichsbahn-Führung.

Zielkes Filmprojekt gerät schon im März 1935 zwischen die Mahlsteine der Bürokratie: Im Dritten Reich werden alle filmischen Aktivitäten durch die ständische Organisation der Filmwirtschaft in der Reichsfilmkammer erfaßt und kontrolliert. Der für *non-fiction*-Film zuständige Fachverband in der Reichsfilmkammer ist die Reichsvereinigung Deutscher Lichtspielstellen, Kultur- und Werbefilmhersteller e. V. Im April wendet sich der Fachverband



Zielkes Hauptdarsteller Aribert Mog (der Ingenieur)

an den Stellvertretenden Generaldirektor der Reichsbahn in Berlin: Er bringt sein Befremden darüber zum Ausdruck, daß mit der Herstellung des Jubiläumsfilms ein unerfahrener Produzent beauftragt worden ist, der bisher noch keine „größeren Kulturfilme“ gemacht hat. Außerdem wird angemerkt, daß die Reichsbahn-Filmstelle Berlin – wohlgerne Mitglied im Fachverband – an der Herstellung des STAHLTIER überhaupt nicht beteiligt ist. Dieser Giftpfeil verfehlt seine Wirkung auf die Berliner Reichsbahn-Führung nicht: Auf einmal ist die Reichsbahn-Führung in Berlin der Ansicht, daß die dortige Reichsbahn-Filmstelle bei der Vergabe des Filmauftrags übergangen worden ist. In einem Spitzengespräch zwischen München und Berlin wird am 30. April 1935 festgelegt, daß die Berliner Reichsbahn-Filmstelle umgehend bei der Herstellung des STAHLTIER eingeschaltet wird.

Zielke wehrt die bürokratische Intervention ab: Eine Vorab-Sichtung von Filmausschnitten, die für den 22. Mai in München anberaumt ist, wird von ihm aus technischen Gründen abgesagt. Er bittet alle Interessierten, sich doch später den fertigen Film anzuschauen.

Zielke versteht seine künstlerischen Freiheiten zu wahren. Sie sind in der Tat sehr weitgehend: Er zeichnet für



Eine Überblendung, wie sie Zielke gern verwandte

Idee, Regie, Kamera und die Herstellung des Films verantwortlich. Er ist Autor, Kameramann und Produzent in einer Person und hat das Recht des *final cut*. Der Vertrag legt eindeutig fest: „An dem Film darf ohne eine Zustimmung des Herrn Zielke eine Änderung nicht vorgenommen werden.“ Unser Geschichtsbild des Nationalsozialismus ist noch stark geprägt von der Vorstellung eines perfekt von oben nach unten organisierten bürokratischen Apparats, der die totale Aufsicht über seine Untertanen ausübt. Volle Autonomie des Filmkünstlers bei einem Repräsentationsfilm für eine staatliche Groß-Behörde im Dritten Reich mag deshalb überraschen. Inhalt und Gestaltung von *non-fiction*-Filmen sind jedoch schwer zu kontrollieren, weil in der Regel nicht nach einem vorab geprüften, detaillierten Drehbuch gedreht werden kann. Persönliches Vertrauen und Protektion eines ranghohen Funktionärs ersetzen deshalb oft in solchen Fällen die bei Spielfilmen vorgeschriebene Vorprüfung des Drehbuchs durch die nationalsozialistische Einrichtung des Reichsfilm dramaturgen. Leni Riefenstahl genießt für die Parteitagfilme die persönliche Protektion des Führers selbst. Willy Zielke verfügt in der Person des Präsidenten der Reichsbahn-Direktion München über einen einflußreichen Gönner. Die Vertreter der Hauptverwaltung der Reichsbahn sehen sich vor vollendete Tatsachen gestellt, als ihnen der fertige Film bei einer Sondervorführung in Berlin gezeigt wird. Unter den Zuschauern sind nicht nur Eisenbahn-Funktionäre, sondern auch einige von Willy Zielkes Kollegen. Hans Ertl, überragender Alpinist und Skispringer und ausgezeichnete Kameramann für Sportaufnahmen, erinnert sich an die denkwürdige Vorführung des STAHLTIER: „Mit der Vervollkommnung der Technik im Eisenbahnwesen steigerte auch der Film seine Rasanzen; und was zuletzt in unnachahmlichen Montagen und Überblendungen von glitzernden Schienenschlangen, fauchenden Dampflokomotiven, gefährlichen Rangiermanövern in einem optisch-akustischen Furioso über die Leinwand donnerte, war Filmkunst in höchster Vollendung. Schweißgebadet erhob sich mancher Zuschauer aus den Tiefen seines Sessels, in den er – Deckung suchend – gerutscht war, wenn ein ‚StahlTier‘ nach dem anderen über die zwischen Schienen eingegrabenen Kameras – und damit gewissermaßen auch über den biedereren Kinobesucher – hinwegbrauste. Mit rückhaltloser Bewunderung gratulierten wir Willy Zielke zu diesem Kunstwerk, während der damalige Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn,



Herr Dr. Julius Dormmüller, sich stumm erhob, seine Melone aufsetzte und – zusammen mit diversen Reichsbahnräten – kopfschüttelnd den Raum verließ.“<sup>4</sup>

Die Sachverständigen der Reichsbahn-Zentrale entscheiden, daß der Film „zur Aufführung nicht geeignet“ sei. Bis nach Berlin reicht der Arm von Zielkes Protektor nicht: Albert Gollwitzer kann das Verbot des Films weder verhindern noch rückgängig machen. Sein Versuch, den von ihm protegierten Jubiläumsfilm durch Abänderungen zu retten, wird von Berlin zurückgewiesen.

Zur Begründung des Verbots wird Gollwitzer mitgeteilt, der Film bringe zuviel von der englischen und zuwenig von der deutschen Eisenbahngeschichte. Historische Episoden waren dem Generaldirektor Dormmüller bereits von einer Vorbesichtigung im Dezember her bekannt. Er zeigte sich davon so beeindruckt, daß die Länge des Films von 1000 auf 2500 Meter erhöht und Zielkes Budget verdoppelt werden konnte. Daß die Leistung englischer und französischer Erfinder zu sehr im Vordergrund stehe, ist deshalb eher als Vorwand anzusehen, der aus juristischen Überlegungen gewählt wird: Im Hinblick auf das Reichslichtspielgesetz läßt sich mit einer „Schädigung des deutschen Ansehens“ operieren, im Hinblick auf Zielkes vertragliche Pflichten mit dem Passus, daß der Film „unter besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland“ zu realisieren ist. Was die Erfindung der Eisenbahn angeht, so ist die Begründung absurd, weil Deutsche daran keine Verdienste haben. Die erste deutsche Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth wurde mit englischer Hilfe in Betrieb genommen. – Als weiterer Verbotsgrund, dies sei nur am Rand erwähnt, wird gegenüber Gollwitzer angeführt, daß an Lokomotiven hauptsächlich die S 3/6 in Erscheinung trete – die S 3/6 aber werde in Bayern gebaut! – Entscheidend für die Ablehnung des Films kann indes weder eine bahn-interne Konkurrenz zwischen München und Berlin sein noch das Übergewicht der Engländer bei den historischen Episoden.

Es ist nicht auszuschließen, daß die Ästhetik von Zielkes Film in der Reichsbahn-Zentrale Anstoß erregt. Als offizielle Begründung kann das aber nicht herhalten. Im Exposé, das dem Vertrag zugrundeliegt, hat Willy Zielke seine ästhetische Position mit aller Deutlichkeit offengelegt: Er setzt sich ausdrücklich gegen „die korrekten belehrenden Kulturfilme“ ab und betont mehrfach, daß er einen „absoluten



Die Darstellung der Arbeiter im STAHLTIER vermittelt einen Eindruck vom Alltag während der Zeit des Dritten Reiches

Film“ drehen will. Zielke siedelt sich mit diesem Terminus unzweideutig in der Tradition des *cinema pur* der Filmavantgarde der zwanziger Jahre an. „Der absolute Film“ ist der Titel einer legendären Film-Matinee am 3. und 10. Mai 1925 im Ufa-Theater am Kurfürstendamm. Gezeigt werden reflektorische Farbenspiele des Bauhaus-Künstlers Hirschfeld-Mack, FILM IST RHYTHMUS von Hans Richter, SYMPHONIE DIAGONALE von Viking Eggeling, OPUS 2, 3, 4 von Walther Ruttmann, IMAGES MOBILES von Fernand Léger und ENTR'ACTE von René Clair. Die vollständig abstrakte Anfangssequenz des STAHLTIER erscheint denn auch wie eine Hommage an die Bauhaus-Fotografie von Moholy-Nagy: Filmaufnahmen von Schienen, Signalen, Masten

bilden bewegungslose graphische Muster von Linien und Flächen, die langsam ineinander übergeblendet werden und ein Lichtspiel in schwarz, weiß und grau erzeugen.

In einem Interview mit dem Branchenblatt *Der Film* wird Zielke als „Fanatiker des Bilds“ bezeichnet. Er nennt als seine Vorbilder ausdrücklich René Clair und den tschechischen Regisseur Gustav Machaty und betont die strikte visuelle Orientierung seiner Filmarbeit:

„Da ich nicht vom Theater oder der Literatur, sondern von der Fotografie komme, ist für mich der Ton ein wichtiges Hilfsmittel zur Untermauerung, aber sekundärer Natur. Nicht in der Übersetzung des Theaters oder der Literatur, sondern im Optischen sehe ich die Zukunft des Films. Eine Flut schlechter Kulturfilme hat den deutschen Kinobesucher mißtrauisch und ablehnend gemacht. (...) Ich war bei den Aufnahmen zu diesem Film bemüht, die Schönheit der Technik, den Zauber der völkerverbindenden Schienen, die Schnelligkeit der Bewegung unserer Generation vor Augen zu führen.“<sup>5</sup>

In geradezu idealer Weise realisiert Zielke die Forderung, die Walter Frenz in seinem Vortrag programmatisch an den „filmischen Film“ stellt. „Dynamische Fotografie“ – was wäre besser geeignet als Fahraufnahmen von Schienen und Lokomotivrädern bei 120 km/h aus geringster Entfernung? Kongenial zu den rasanten Kamerafahrten und den sich überstürzenden Schnittfolgen komponiert Peter Kreuder einen furiosen Soundtrack, dessen schriller Klangteppich die Wirkung von Zielkes Montage noch erheblich steigert.

Die Reichsbahn hat ausdrücklich einen „künstlerisch wertvollen Tonfilm“ in Auftrag gegeben. Sie bekommt von Zielke einen herausragenden Avantgardefilm. Was ist dagegen einzuwenden?

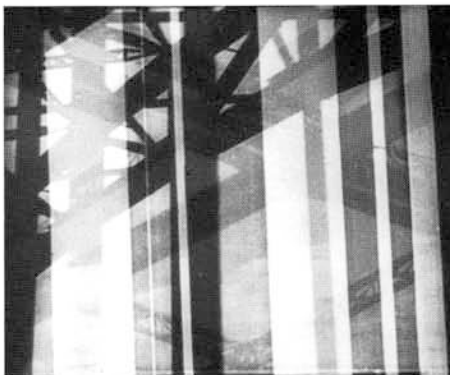
Sehr viel, wenn man einen gänzlich anders gearteten Maßstab anlegt. Genau das macht die Berliner Reichsbahn-Zentrale offenbar. Hans Ertl zitiert aus seiner Erinnerung als Verbotsbegründung, daß „kein normaler Mensch mehr Eisenbahn fahren würde, der diese zermalmende Wirkung im Wechselspiel von Schienen, Rädern, Puffern und Dampfsirenen auf der Leinwand erlebt habe“.<sup>6</sup> Der Standpunkt der Reichsbahn-Zentrale ist denkbar banal: Die Zuschauer in den Lichtspieltheatern werden einfach als potentielle Fahrgäste betrachtet. Die zuständigen Herren von der Berliner Hauptverwaltung messen DAS STAHLTIER an dem Maßstab, der ihnen auch sonst in ihrem Alltagsgeschäft geläufig ist: An Zielkes Avantgardefilm legen sie den Maßstab der Kundenwer-

bung an. Die Reichsbahn will die Möglichkeit negativer Assoziationen bei der Kundenschaft von vornherein grundsätzlich ausschließen. Die Eisenbahn auf der Leinwand soll sich nicht als „StahlTier“ gebärden, sondern die Vorzüge des komfortablen Bahnreisens vor Augen führen. Das Verbot des STAHLTIER hat offenbar mit dem Nationalsozialismus sehr viel weniger zu tun als mit dem PR-Standpunkt des Auftraggebers.

Nach dem Krieg stellt sich die Deutsche Bundesbahn ebenfalls auf den Standpunkt, daß die ursprüngliche Fassung des Films für eine positive *public relation* der Eisenbahn nicht geeignet sei. „Eisenbahnschädigende Komplexe“ werden in der Rahmenhandlung des Films ausgemacht. Sie betreffen vor allem die Darstellung der Eisenbahn-Arbeiter und den Rangierbetrieb. Es ist anzunehmen, daß sich die Vorbehalte der Bundesbahn in den fünfziger Jahren von denen der Reichsbahn in den dreißiger Jahren grundsätzlich nicht unterscheiden. Wogegen das Verbot der Reichsbahn anno 1935 im Kern gerichtet ist, ließe sich somit extrapolieren aus den umfangreichen Kürzungen, die die Bundesbahn vornimmt, bevor sie DAS STAHLTIER 1954 in die Kinos bringt.

Gegenüber den 75 Minuten des ursprünglichen STAHLTIER währt die Kurzfassung der Bundesbahn nur noch ganze 42 Minuten. Der Schere der Bundesbahn fällt fast die gesamte Rahmenhandlung zum Opfer. Diese ist zwar zeitlich im Dritten Reich angesiedelt, um die Bereinigung des Films von nationalsozialistischem Bilder- und Gedanken- gut kann es aber dabei nicht gegangen sein. Denn entgegen Zielkes Ankündigung im Exposé ist DAS STAHLTIER alles andere als ein „Werk der nationalen Prägung“. In diesem Film erinnert so gut wie nichts an die Herrschaft des Nationalsozialismus. Nicht ein einziges Hakenkreuz ist zu sehen. Nicht nur in dieser Hinsicht ist DAS STAHLTIER das Gegenstück zu dem zur gleichen Zeit von Leni Riefenstahl hergestellten Parteitagsfilm TRIUMPH DES WILLENS.

In der Rahmenhandlung kommt ein junger Ingenieur zu einer Fahrprüfung auf das Gelände eines Rangierbahnhofs. Er erzählt den Arbeitern bei dieser Gelegenheit Geschichten von der Erfindung der Eisenbahn. Den einzigen Hinweis darauf, daß der Film im Dritten Reich gedreht ist, bildet die beiläufig hingesagte Begrüßungsfloskel „Heil Hitler“. Ganz im Unterschied zu Riefenstahls Hitler-Jungen und Arbeitsdienst-Männern werden die Eisenbahn-Arbeiter nicht zu jungen arischen Helden stilisiert.



Lichtspiel in schwarz, weiß und grau: Graphische Muster, die an die Ästhetik des *cinema pur* der Film-avantgarde der zwanziger Jahre erinnern und wie eine Hommage an die Bauhaus-Fotografie von Moholy-Nagy wirken



Das Rad einer Lokomotive und die Überblendung von Schienen visualisieren den Aspekt Geschwindigkeit in DAS STAHLTIER

Zielke wählt vorwiegend ältere Männer: keine schönen Gesichter, sondern knorrige Typen mit Zahnlücken, klobigen Nasen, großen Ohren. In einer furiosen Bild- und Tonmontage aus aufeinanderprallenden Puffern und gellenden Pfiffen stellen sie auf dem Rangiergelände Güterwaggons zusammen. Dem Ingenieur wird angst und bang. Die Arbeiter aber wissen die physikalischen Kräfte von Masse und Bewegung zu dirigieren und beherrschen das scheinbare Chaos. Dem „Anschluß“ suchenden Ingenieur treten sie anfangs recht reserviert gegenüber. Er ist nicht einmal in der Lage, einen Waggon an die Lokomotive anzuhängen. Schließlich hat ein Arbeiter ein Einsehen und zeigt ihm, wie es geht.

Neben diesem praktischen Wissen ist auch die technische Rationalität auf Seiten der Arbeiter zu finden. Die Pioniergestalten der historischen Episoden des Films sind „Träumer“, die an ihren Erfindungen tragikomisch scheitern oder gar zugrundegehen. Cugnot fährt seinen schwer lenkbaren Dampfwagen in eine Hausmauer. Waters findet bei der Explosion seiner Zahnradlokomotive den Tod. Selbst den erfolgreichen Stephenson trifft ein tragisches Schicksal, als er mit seiner *Rocket* einen Freund totfährt. Leuchtende Vorbilder sind diese Erfinder nicht. „Armer Kerl!“, lautet ein Kommentar. Die zuhörenden Arbeiter empfinden Mitleid mit ihnen.

Als Phantast und Träumer präsentiert sich auch der Ingenieur: In Anspielung an den expressionistischen Filmtitel spricht der Ingenieur bei der Begutachtung einer S 3/6-Lokomotive von den Schuppen, den Ellbogen, dem Herz des „StahlTiers“. Der Arbeiter hält ihm nüchtern die technischen Bezeichnungen entgegen. Als der Ingenieur die Scheinwerfer der Lokomotive als „Augen“ tituliert, korrigiert der Arbeiter laut lachend: „Lampen sind das!“ – Darauf der Ingenieur, im Gestus eines Theaterstücks von Bertolt Brecht: „Augen – oder Lampen – es kommt ganz drauf an, wie man sieht!“

Die Arbeiter sehen es so, wie es ist. Der Diskurs zwischen Hand- und Kopfarbeit in der Rahmenhandlung bleibt offen. Am Schluß des Films muß der Ingenieur ins Büro zurück. Er verabschiedet sich, traurig darüber, daß er nicht länger bleiben kann. Das läßt sich ihm nachfühlen, denn der filmische Kosmos des Rangiergeländes wirkt angenehm entrückt vom Marschrhythmus des Dritten Reichs. Die Eisenbahn-Arbeiter haben Zeit für Muße und Besinnung. Sie baden in einem nahe gelegenen Teich und dösen in der Sonne, während sie der Erzählung von Erfinder-



Die Eisenbahnarbeiter nehmen sich Zeit. Bilder, die an MENSCHEN AM SONNTAG erinnern

schicksalen lauschen. Diese Szenen erinnern an MENSCHEN AM SONNTAG, das Erstlingswerk der späteren Emigranten Robert Siodmak, Edgar Ulmer, Billy Wilder und Fred Zinnemann.

Die wortkargen, knorrigen Arbeiter erscheinen für politische Vereinnahmung, gleich welcher Couleur, wenig geeignet. Sie passen weder zur nationalsozialistischen Ideologie vom „Adel der Arbeit“ noch zur Integrationslüge der „sozialen Marktwirtschaft“ beim fröhlichen Wiederaufbau der Bundesrepublik. Diese Arbeiter werden nicht von Schauspielern gemimt. Willy Zielke hat DAS STAHLTIER in enger Zusammenarbeit mit Laiendarstellern gedreht. Es sind Arbeiter vom Reichsbahn-Ausbesserungswerk in



Eine Überblendung, die gewissermaßen zwischen KUHLE WAMPE und OLYMPIA steht

München-Freimann. Sie verrichten ihre Arbeit nüchtern und zweckgemäß, verhalten sich gegenüber Außenstehenden abwartend und haben, wie die Badeszenen zeigen, ausgeprägten Sinn für die Gestaltung von Arbeitspausen. Mit ihrer sperrigen Art prägen sie in der Rahmenhandlung des Films ein Betriebsklima, das nicht zum Bild vom „deutschen Arbeiter“ paßt. Schwer vorstellbar, daß diese Eisenbahn-Arbeiter am Straßenrand Spalier bilden und „Heil!“ schreien, wenn der Führer vorbeifährt. DAS STAHLTIER zeigt auf diese Weise auch die Grenzen von nationalsozialistischer Propaganda auf, wie sie sich in Leni Riefenstahls Parteitagfilm TRIUMPH DES WILLENS manifestiert. So vermittelt ausgerechnet ein „absoluter“ Avantgardefilm einen Eindruck von der Haltung einfacher Arbeiter im Alltag des Dritten Reichs.

Subversive Absichten gegen den Nationalsozialismus lassen sich Zielke jedoch nicht unterstellen. Der Avantgardefilmer steht in ästhetischer Opposition zum durchschnittlichen Kulturfilm, ähnlich wie Leni Riefenstahl die dröge Machart der Wochenschau verachtet. Bewußte Gegnerschaft gegen das Nazi-Regime oder „innere Emigration“ läßt sich bei Willy Zielke nicht vermuten. Im Anschluß an das Desaster mit dem STAHLTIER arbeitet Zielke als Kameramann Leni Riefenstahls für den Propagandafilm TAG DER FREIHEIT – UNSERE WEHRMACHT. Erstmals dürfen die Militärs auf dem Nürnberger „Parteitag der Freiheit“ 1935 mit schwerem Gerät vor großem Publikum vorführen, wie perfekt sie mittlerweile wieder Krieg führen können. In wochenlanger Arbeit besorgt Willy Zielke gemeinsam mit Peter Kreuder die schwierige Vertonung des Manövergetümmels.<sup>7</sup> Im Jahr darauf filmt Zielke in Griechenland und auf den Sanddünen der Kurischen Nehrung an der Ostsee den berühmten Prolog zu Riefenstahls Olympia-Film FEST DER VÖLKER.<sup>8</sup>

Peter Kreuder zieht aus dem Verbot des STAHLTIER offenbar seine eigenen Schlüsse. Er wechselt von der Avantgarde-Musik ins populäre Fach. Nach seinem durchschlagenden Erfolg mit der Filmmusik zu MAZURKA (1935) avanciert Kreuder zum beliebtesten Komponisten von Film-Songs und -Melodien in Deutschland. Der sensible Willy Zielke hat sich dagegen vom Verbot des STAHLTIER nicht mehr erholt. Im Februar 1937 erleidet er einen Nervenzusammenbruch und wird in eine Anstalt eingewiesen. Sechs Jahre lang ist Zielke der nationalsozialistischen Psychiatrie ausgeliefert. Dann wird er entlassen auf Fürsprache von Leni Riefenstahl, die ihn mit der Fertig-

stellung ihres Films TIEFLAND beschäftigt. DAS STAHLTIER ist ein wundersamer und verwirrender Film. Willy Zielke achtet nicht auf „zeitgemäße“ politische Ausrichtung. Seine Konfrontation von Hand- und Kopfarbeit ist ebenso ungewöhnlich wie die Tatsache, daß dieser „absolute“ Film durch die Verwendung von Laiendarstellern zugleich authentischen Einblick in die Mentalität einfacher Arbeiter im Alltag des Dritten Reichs gibt. Willy Zielke hält sich auch nicht an überkommene ästhetische Konventionen. Ohne Festlegung enthält DAS STAHLTIER Elemente des Expressionismus wie der Neuen Sachlichkeit. Symptomatisch ist eine Einstellungsfolge, mit der Zielke die gewohnte Kameraperspektive auf den Kopf stellt. Die originelle Idee hätte auch einem Dsiga Vertov alle Ehre gemacht: Zielke montiert die Kamera auf das Rad einer Lokomotive. Als die Lokomotive anfährt, dreht sich der Erdboden, erst langsam, dann immer schneller, im Kreise. Die Welt steht Kopf.

*Für biographische Hinweise und Beschaffung von Bildmaterial danke ich Dieter Hinrichs, Bayerische Foto-Akademie; für großzügige Unterstützung bei der Benutzung der Produktionsunterlagen danke ich dem Filmverleih der Deutschen Bundesbahn.*

#### ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Zitiert nach *Film-Kurier*, Nr. 28, 3. Februar 1938
- <sup>2</sup> Vgl. Martin Loiperdinger: *Rituale der Mobilmachung*. Der Parteitagfilm TRIUMPH DES WILLENS von Leni Riefenstahl. Opladen 1987.
- <sup>3</sup> Die Tagebücher von Joseph Goebbels. Sämtliche Fragmente. Hrsg. von Elke Fröhlich. Teil I: Aufzeichnungen 1924 bis 1941. Band II: 1. 1. 1931 bis 31. 12. 1936. München, New York, London, Paris 1987. S. 542. Vgl. dazu die Schilderung von Leni Riefenstahl in: Leni Riefenstahl. Memoiren. München, Hamburg 1987. S. 242–243
- <sup>4</sup> Hans Ertl: *Meine wilden dreißiger Jahre*. Bergsteiger, Filmpionier, Weltenbummler. München, Berlin 1982. S. 197
- <sup>5</sup> DAS STAHLTIER, in *Der Film*, Nr. 19, 11. Mai 1935
- <sup>6</sup> Hans Ertl: ebd., S. 198
- <sup>7</sup> Vgl.: David Culbert, Martin Loiperdinger: Leni Riefenstahl's TAG DER FREIHEIT: the 1935 Nazi Party Rally film, in: *Historical Journal of Film, Radio and Television*, Vol 12, No. 1, 1992, p. 3–40
- <sup>8</sup> Vgl. Cooper C. Graham: *Leni Riefenstahl and Olympia*. Scarecrow Press: Metuchen N.J., London 1986