



Regisseur Fassbinder

Eine Farce aus echter Verzweiflung

Macho, die dritte spritzt sich zu Tode, die vierte holt ihre Befriedigung nach, indem sie grundlos, aber zickig-lüstern ihren früheren Mann niederballert.

Ihr Spiel mit Gefahr und Abenteuer macht die Möchtegern-Rebellen für andere verfügbar. Mit böser Logik macht Fassbinder sie zu unbewußten Marionetten: Ihren Zusammenschluß hat auf Anregung des Kommissars (Hark Bohm) ein Industrieller (Eddie Constantine) initiiert. Beide können von einer solchen „Revolutionären Zelle“ berufsadäquat profitieren: Der Kommissar kann wieder Terroristen verfolgen und sie nach und nach liquidieren, der Fabrikant wird wieder mehr Fahndungscomputer verkaufen. Terrorismus als eine Erfindung des Kapitals, staatserhaltend und konjunkturbelebend.

Die Machart des Films ist so verwirrend wie seine Thesen. Vieles erinnert an Godard, an Chabrols „Nada“, technisch an Fassbinders letzten Film „In einem Jahr mit 13 Monden“. Er frönt seinen üblichen Insider-Jokes, zitiert ausgiebig das eigene Œuvre, andere Filme, Fernsehsendungen und, mit präziser Zeit- und Ortsangabe, Wandsprüche aus Berliner Toiletten: sexuelle und rassistische Obszönitäten als höhnische Replik auf die Perversität der politischen Vorgänge.

Der Soundtrack wird noch radikaler als in „Maria Braun“ zum quälenden akustischen Dauerbeschuß. Ständig brodeln, blubbern und plärren Fernseh- nachrichten, Video- und Tonbänder, Radio, Platten, eine quengelige Film- musik und Dialoge durcheinander, überlagern sich in mehreren parallel montierten Klangebene, in einem Gebräu aus Versatzstücken vermittelter,

entstellter Informationen, so bedrohlich und verstörend, wie sich längst vielen Leuten die Politik in der politischen Berichterstattung darstellt.

Vor dieser Tonkulisie wird das absurde Treiben der Amateur-Terroristen verständlich als Reaktion naiver Gemüter, die sich im Gestrüpp zusammenhangloser Realitätsfetzen nicht mehr zurechtfinden.

Dabei sind die Hinweise auf tatsächliche Vorkommnisse deutlich. Die Schleyer- und Lorenz-Entführungen werden ironisch paraphrasiert, die Erschießung Willy Peter Stolls in Düsseldorf wird nachgestellt und die Fernsehdebatte zwischen Dutschke und Cohn-Bendit eingeblendet; der Freitod des gutmütigen, arbeitslosen Ex-Soldaten Franz (Schlüsselname in vielen Fassbinder-Filmen) zitiert nicht nur den Schluß von Bressons Film „Der Teufel möglicherweise“, sondern verweist ebenso auf die Selbstmorde in Stammheim.

Durch immer neue Nachrichten, Belege, Inserts, Andeutungen im Dialog wird der Film schließlich zur Chronik seiner Entstehungszeit, drei Monate letzten Winter in Berlin. Fassbinders Kino-Collage, beim ersten Ansehen noch konfus, verdichtet sich in der Erinnerung zu einem sehr genauen Zeitbild von ätzender Konsequenz.

„Die dritte Generation“ ist ein Kahlschlag, rigoros und schrill. In der Schlußszene führen die Terroristen in Karnevalskostümen brav aus, was ihre Drahtzieher planten, und werden dabei gnadenlos zusammengeschossen. Feixend läßt sich Constantine vom Rest der Gruppe entführen — die Komödie wird da fast zum Dokument, das parodistische Zuviel bekommt die Qualität analytischer Präzision.

Und der Film, so grell und provozierend er auch tut, wird Trauer-Arbeit. Im höhnischen Gelächter spürt man Fassbinders Ratlosigkeit, seinen ohnmächtigen Zorn, seine Verzweiflung. Seltsam (seltsam?), daß die westdeutsche Presse den Film überwiegend ablehnt und das europäische Ausland ihn sofort verstand.

Wolf Donner

LUFTFAHRT

Unbändiger Durst

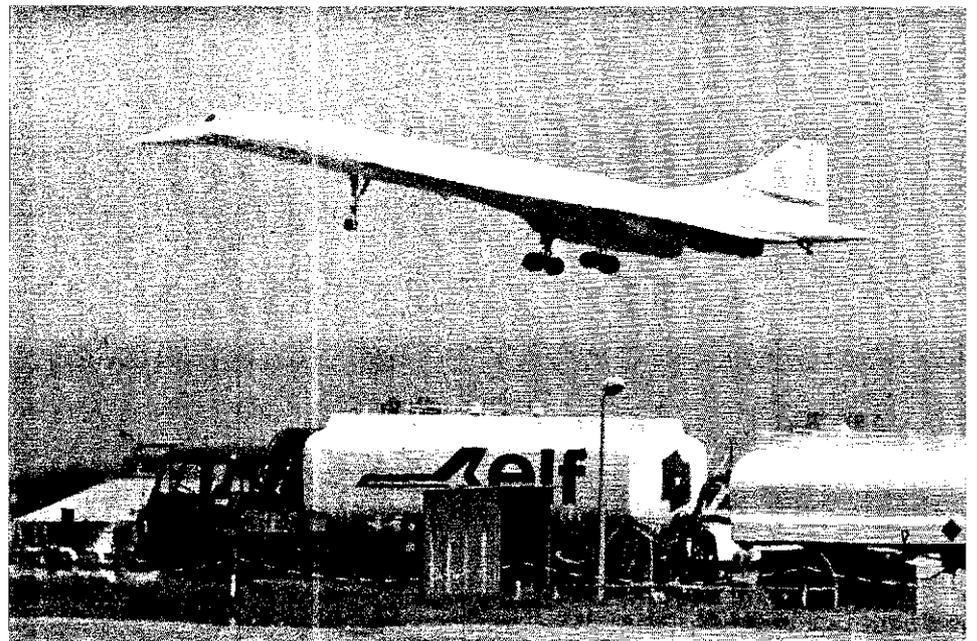
Der Überschall-Jet „Concorde“ verbraucht zuviel Treibstoff. Beim nächsten Ölpreis-Schub droht Stilllegung der Flotte.

Schneller als der Schall sollten 300 Spitzschnabelige Passagierflugzeuge durch die Stratosphäre donnern — Wunderwerke europäischer Ingenieurskunst, die zwischen Frühstück und Lunch ganze Ozeane überfliegen und dabei die Düsen-Konkurrenz Amerikas gleich mehrfach überrunden sollten.

So lautete die Vorhersage Anfang der sechziger Jahre, als sich Frankreich und Großbritannien fortschrittsgläubig daranmachten, die Concorde zu entwickeln.

Nun aber, gerade zehn Jahre nach dem Jungfernflug des doppelt schallschnellen Transatlantik-Jets, scheinen seine Tage gezählt. Auch die bislang unbeirrbar Verfechter der Concorde befürchten jetzt, daß den silbergrauen Donnervögeln noch in diesem Jahr der Garaus droht.

„Nach meiner Meinung kommt die Stilllegung der Concorde unter zwei Bedingungen: Bei einem neuen Ansteigen der Ölpreise und wenn beschlossen



Überschall-Jet „Concorde“, Tankfahrzeuge: 1200 Kilo Sprit pro Passagier

Die Familie Behr* - Zu

Oder wie gut es ist, eine dynamische NOR

wird, keine zweite Concorde-Generation zu bauen.“

So sprach, Mitte letzten Monats, Jean-Claude Martin, stellvertretender Planungs-Chef der Air France. Es war das erstmal, daß ein Spitzenmann der Luftlinie öffentlich verkündete, daß die Concorde Opfer ihres unbändigen Kerosin-Dursts werden könnte.

Es wäre das Ende einer von Anbeginn hindernisreichen Laufbahn. Design-Probleme, Umweltschutzaufgaben, aber auch die immer wieder hinausgeschobenen Landerechte in den USA hatten die Aufnahme des Concorde-Liniendienstes bis 1976 hinausgezögert. Neun Milliarden Dollar waren seit Baubeginn in das Flugzeug investiert worden, sechsmal wurden die Kostenvoranschläge korrigiert. 96 Millionen Dollar, Ersatzteile eingeschlossen, kostet derzeit eine Concorde, doppelt soviel wie ein Jumbo-Jet von Boeing.

Nur neun Concorde-Maschinen wurden von den zwei Erbauerländern, England und Frankreich, überhaupt in Dienst gestellt. Benutzt wurden sie fast ausschließlich von Top-Managern und Dollar-Millionären. Touristen, die neuerdings das wirtschaftliche Rückgrat im transatlantischen Verkehr bilden, ließen sich für die Concorde-Flugpreise (20 Prozent Aufschlag auf das Erste-Klasse-Ticket) nicht erwärmen.

Dabei flog der tiefnasige Jet, dessen Bord-Toiletten so eng sind wie die Zersägekisten eines Zirkus-Illusionisten, immer nur neue Verluste ein. Allein der Betrag für Schuldendienst und Abschreibung der vier französischen Concordes ist auf jährlich 52 Millionen Dollar angewachsen. Seit letztem Frühjahr gehen diese Kosten zu Lasten der britischen und französischen Steuerzahler.

Daß die Concorde nun offenbar an die finanzielle Schallmauer gestoßen ist, geht aus einem „Dossier Concorde“ genannten Zahlenwerk hervor, das die Pariser Tageszeitung „Les Echos“ veröffentlichte. Fazit: Keine der beiden Concorde-Nationen ist imstande, den Jet noch lange in der Luft zu halten — so wie es unmöglich war, die Passagierschiffe „France“ und „Queen Mary“ weiter zu betreiben.

Die im Dossier genannten Gründe:

- ▷ Auf keiner Concorde-Route wurde bisher jener „Ladefaktor“ von durchschnittlich 70 Prozent hereingeflogen, mit dem sich wenigstens die Betriebskosten decken ließen. Mit einer Durchschnittsauslastung von 65 Prozent liegt derzeit Paris — New York noch am günstigsten, die Route Paris — Caracas (43 Prozent) am schlechtesten.
- ▷ 1978 kamen die Concordes von Air France je Exemplar lediglich auf 1400 Flugstunden. Jumbo-Jets dagegen, die eine fünffach größere Transportkapazität besitzen, waren



Klaus, Helga, Sonja und Peter Behr haben endlich ein neues, größeres Zuhause gefunden. Aber bis alles nach Wunsch eingerichtet ist, vergeht noch einige Zeit. Keine Zeit lassen wollten die Behrs sich aber mit der Sicherheit für ihr neues Zuhause. Um wirklich sicher zu gehen, daß an alles gedacht wurde, haben sie sich vom NORDSTERN-Mitarbeiter eine V-Diagnose erstellen lassen. Sie zeigte, daß Behrs aufgrund der geplanten Anschaffungen ihre Hausrat-Versicherung kräftig aufstocken mußten. Und daß für die teuren Isolierglas-Scheiben noch eine Versicherung fehlte.

Da der Wert ihres Hausrats noch

steigen wird, haben die Behrs ihre Hausrat-Versicherung durch eine Summenanpassungsklausel „dynamisiert“, d.h. Summe und Beitrag passen sich automatisch den Kaufpreisen an.

Und damit die Behrs sich in ihrem neuen Zuhause immer sicher fühlen können, haben sie mit dem Mann von NORDSTERN vereinbart, von Zeit zu Zeit die V-Diagnose zu überprüfen.

Klaus und Helga Behr haben sich für NORDSTERN entschieden — die Versicherung mit dem besonderen Sicherheits-Service. Damit das Zuhause ein Zuhause bleibt.

Ihre Versicherungen nimmt NORDSTERN ganz persönlich.

hause - Versicherung.

DSTERN-Hausrat-Versicherung zu haben.



*Klaus, Helga, Sonja und Peter Behr, Hamburg, in ihrem neuen Heim.



NORDSTERN VERSICHERUNGEN

NORDSTERN-Versicherungen,
Postfach 101 368, 5000 Köln 1

Ich möchte, daß Sie auch meine Versicherungen ganz persönlich nehmen. Machen Sie mir unverbindlich eine kostenlose „V-Diagnose“. Ich bitte um Besuch des NORDSTERN-Fachmannes nach telefonischer Abstimmung.

Name

Straße

PLZ Ort

Telefon



im Jahresdurchschnitt 4000 Stunden in der Luft.

- ▷ Seit der letzten Ölpreisanhebung im Juni verschlingt allein das Kerosin ein Drittel der Gesamtbetriebskosten einer Concorde — gegenüber 20 Prozent etwa bei einer DC-10.
- ▷ Pro Passagier werden auf dem Überschall-Trip von Paris nach New York (Flugzeit: drei Stunden, 45 Minuten) 1200 Kilo Kerosin verfeuert — viermal soviel wie für den Insassen einer Boeing 747 (Flugzeit: sieben Stunden, 55 Minuten).

Mit technischen Tricks ist der hohe Verbrauch nicht zu drosseln. Im Überschallbereich brauchen die vier Schubdüsen die Unterstützung der besonders spritdurstigen Nachbrenner. Und von den noch bevorstehenden Preisschüben des Kerosins wird die Concorde-Flotte daher weit empfindlicher getroffen werden als die Konkurrenz im Unterschallbereich.

Kein Wunder also, daß die restlichen, noch nicht in Dienst gestellten vier Concordes in den Hangars der Hersteller in Toulouse und Bristol Staub ansetzen. Außer Air France und British Airways hat nur die US-Gesellschaft Braniff auf der Strecke Washington — Dallas eine Concorde in Betrieb genommen. Braniff zahlt eine Leasing-Rate, in der alle Kosten bis auf Kerosin enthalten sind.

Weil der Kerosinpreis in den USA seit Dezember letzten Jahres um 63 Prozent angestiegen ist, hat Braniff jedoch davon abgesehen, mit einer zweiten Concorde von Dallas aus nach Südamerika zu fliegen. Für Ende 1979 rechnen die Braniff-Manager mit einem weiteren Preisanstieg um rund 30 Prozent — das heiße Verdoppelung der Spritkosten innerhalb eines Jahres.

Noch im Juli rühmte der „France Soir“ „die bewundernswerten technischen Errungenschaften des phantastischen Prestige-Projekts“ Concorde. Doch eher scheint es, daß der überschallschnelle Jet schon langsam in die Jahre kommt und von allerlei Defekten heimgesucht wird.

So lag beispielsweise am 9. August dieses Jahres praktisch die gesamte Concorde-Flotte Großbritanniens fest, als vier von fünf Maschinen wegen Hydraulik- oder Triebwerkschwierigkeiten ausfielen.

An Ersatzteilen immerhin wird es — obwohl die Concorde-Bänder in Toulouse und Bristol mittlerweile demontiert sind — vorerst nicht mangeln. Dafür soll die letzte der 16 insgesamt gebauten Concorde erhalten. Die Maschine, die am 20. April dieses Jahres zu ihrem ersten und letzten Testflug aufgestiegen war, soll für Reparaturzwecke ausgeschlachtet werden. Im Jargon der Flugzeugtechniker: Die Baunummer 16 wird „kannibalisiert“. ◆