

Aus dem Himmel gefallen

Direktor Hartmann vom Wiener Musikverlag „Universal Edition“ saß an einem Februarabend, am 10. oder 11. — „so genau weiß ich es nicht mehr“ — vor seinem Radio. Paris sendete „Vol de nuit“, des Italieners Luigi Dallapiccola Vertonung von Antoine de Saint-Exupéry's „Nachtflug“.

Dallapiccola hat das Drama des Fliegers, der von einem Nachtflug nicht wiederkehrt, zu einer einzigen Szene vor einer einzigen Kulisse zusammengezogen. Die Frau des Fliegers wartet im Büro des Flughafenchefs auf die Rückkehr ihres Mannes. Ihr Schmerz singt in Sopran. Der Chef des Flughafens antwortet in beruhigendem Bariton.

Die Zeit vergeht. Meldungen kommen, werden spärlicher, bleiben aus. Die Hoffnung schwindet, verminderte Septimenakkorde klagen. Das Ende ist nicht auf happy umgebogen. Es bleibt bei Exupéry: der Flieger kehrt nie mehr zurück.

Eine dramatische Oper in einem Akt. Spieldauer ungefähr eine Stunde. Nach dieser Stunde sagte Direktor Hartmann: „Großartig!“ Die Universal Edition nahm sich der Oper an.

Der „Nachtflug“ wurde als Oper bisher nur in Italien aufgeführt, in Frankreich nur in einer Radiobearbeitung. Textbuch und Partitur sind noch nicht gedruckt erschienen, aber jetzt soll es beginnen. Uebersetzungen in einige Sprachen sind vorbereitet, noch in dieser Saison wird in Deutschland oder Oesterreich — sehr wahrscheinlich in Deutschland — die deutschsprachige Bühnenpremiere sein.

Das Werk Saint-Exupéry's breitet sich aus, das Werk des Mannes, den seine französischen Landsleute einen Dichter, Sittenlehrer, Weisen und Zauberer und einen Helden der Legende nennen, den die Amerikaner einen Denker, Dichter, Schriftsteller, Flieger und Wissenschaftler, den „Idealmann unserer Zeit“ genannt haben.

Aus Frankreich gehen seine Bücher in Uebersetzungen in die Welt. Zwischen drei- und vierhunderttausend liegt die Zahl der Exemplare, die in Deutschland allein von einem Buch verkauft wurden, von „Terres des Hommes“: „Wind, Sand und Sterne“. Der „Nachtflug“ wurde verfilmt, und ein Pariser Marionettentheater spielt schon monatelang eine szenische Fassung des „Kleinen Prinzen“, der jetzt zu Pfingsten auch in deutscher Uebersetzung herauskommen soll.*)

Das ist das Märchen, das die Kameraden im Nachlaß des Majors Antoine-Jean-Baptiste-Marie Roger de Saint-Exupéry, den sie Saint-Ex nannten, fanden. Im Sommer 1944, als der Major von einem Flug nicht zurückgekehrt war.

Am sonnigen Morgen des letzten Julitages damals war Saint-Ex von der alliierten Flugbasis auf Korsika aufgestiegen, um über dem Raum Grenoble-Anncny, über Savoyen, aufzuklären. Um 14.30 Uhr muß man die Hoffnung auf seine Rückkehr aufgeben, die P 38 Lightning hatte nur für sieben Stunden Treibstoff mit.

Tagelang studiert man die deutschen Wehrmachtberichte Nichts. Man erfährt

*) Im Karl-Rauch-Verlag, Bad Salzlig/Düsseldorf, mit den viertarbig wiedergegebenen Zeichnungen des Verfassers. Im selben Verlag sind auch die deutschen Uebersetzungen der anderen Bücher Saint-Exupéry's erschienen: „Wind, Sand und Sterne“, „Südkurier“, „Brief an einen Ausgelieferten“, „Flug nach Arras“, „Zitadelle“ ist wie „Der kleine Prinz“ in Vorbereitung.

nichts mehr von der Lightning, die Saint-Ex nur mit besonderer Erlaubnis hatte fliegen dürfen, denn sonst würden nur Flieger unter 35 an ihr Steuer gelassen.

Antoine de Saint-Exupéry blieb verschollen. Nach 6500 Flügen unter allen Himmeln der Welt, die er in seinem Leben von gerade 44 Jahren bestanden hatte.**)

In Saint-Exupéry's Gepäck im Schrank der spartanischen Flugstation fanden die Kameraden viele Bündel Papier, vier Manuskripte, die vollendet oder beinahe vollendet waren. Darunter war „Der kleine Prinz“, mit den Zeichnungen, die Saint-Ex dazu gemacht hatte.

In der Wüste, bei einer Notlandung, erzählt Saint-Ex, begegnet er dem kleinen Prinzen. Er ist von seinem winzigen Stern mit den drei Vulkanen und der Blume, die er liebt, auf die Erde gekommen und ist einsam und leidet. Er läßt sich von einer Schlange beißen, um zurückzukehren.



Vom fremden Stern
Saint-Ex: **Kleiner Prinz**

Es sagt wenig über das Märchen, wenn man den Inhalt, oder was sich so nennen läßt, erzählt, so wenig, wie die Zahl der Blätter und Staubgefäße etwas über eine Blume besagt. Dieses Märchen in einer kindhaft einfachen, süßen Sprache ist voller geheimer Gleichnisse. Martin Heidegger, der deutsche Primas der Existentialisten, hat darin Anfänge einer „Philosophie der Technologie“ gefunden.

In der Wüste, der unendlichen Weite, im Schweigen, in der Einsamkeit, in einer Lage

** 1948 schrieb ein deutscher Student, ehemaliger Offizier der 11. Luftdivision, den Verlegern Saint-Exupéry's, es sei während des Krieges seine Aufgabe gewesen, die Begegnungen mit feindlichen Flugzeugen zu registrieren. Nach seinen Aufzeichnungen sei am 31. Juli 1944 eine P 38 über der deutschen Flugbasis von Avignon aufgetaucht, von deutschen Fliegern verfolgt und nahe der Küste Korsikas über dem Mittelmeer abgeschossen worden. Es ist noch nichts bekannt worden, ob etwa eine Ueberprüfung dieser Mitteilung an Hand des Tagebuchs der 11. Luftdivision, das sich in Washington befindet, eine Bestätigung dieser Nachricht ergeben hat.

auf Leben und Tod, begegnet der an die Maschine gebundene Mensch dem reinen, nachdenklichen, schwermütigen, aber auch lachenden Prinzen, dem Wesen, das sich wieder zu seinem Stern, zu der geliebten Blume, zu den drei Vulkanen erhebt.

Diese drei Vulkane hat die Französin Renée Zeller in ihrem Essay „La Vie secrète d'Antoine de Saint-Exupéry, ou La Parabole du Petit Prince“ (Das geheime Leben des A. d. St.-E., oder Das Gleichnis vom kleinen Prinzen) so gedeutet: der eine ist die Liebe, der andere das Hoffen oder Werden, der dritte, der erloschene, der Glaube.

Dem Flieger bleibt aus der Begegnung das ewige Geschenk des Prinzen: „Du wirst Sterne haben, wie sie niemand hat... Wenn du bei Nacht den Himmel anschaust, wird es dir sein, als lächten alle Sterne, da ich auf einem von ihnen wohne, auf einem von ihnen lache. Du wirst Sterne haben, die lachen können!“

Das Märchen ist eine Selbstbiographie Saint-Exupéry's genannt worden, die „letzte, geheimste Botschaft“ eines Mannes, der von den heutigen Menschen sagte, sie seien Verbannte, die noch kein neues Vaterland gefunden haben. Der selbst durch das Werkzeug, die Maschine hindurch, die „alte Natur“ wieder zu entdecken vermochte, „die Natur des Gärtners, des Seefahrers, des Dichters“.

Das Märchen ist das in den Gestalten des Prinzen und des Piloten verschlüsselte Selbstbildnis eines Mannes, der Dichter und Flieger in einem war.

Ihm war die Flugmaschine kein Zweck, sondern Mittel. Nur in der Ueberwindung des Widerstandes, den die Erde ihm leistet, findet der Mensch den Weg zu sich selbst, sagt Saint-Exupéry. Der Mensch braucht dazu ein Werkzeug, wie es der Pflug des Bauern ebenso ist wie das Flugzeug, das Werkzeug des Luftverkehrs. Es stellt den Menschen allen alten Weltträtseln gegenüber und wird ihm zum Mittel der Erkenntnis und Selbsterkenntnis.

„Man lebt mit Winden, Sternen, Nacht und Sand, arbeitet als Mensch und sorgt sich als Mensch... und sucht seine Wahrheit in den Sternen“.

Saint-Ex, dem Flieger, der aus der Höhe, Weite, Einsamkeit des Himmels auf die Erde blickt, ist der Mensch „das gemeinsame Maß der Völker und Rassen“. Er sagt:

„Ich gehöre einer Kultur an, die den Menschen zum Schlußstein geweiht hat... Ich kämpfe... für den Vorrang des Menschen vor dem Individuum — wie des Allgemeinen vor dem Besonderen... Die Nächstenliebe... ist die Grundlage des Menschen... Ich werde für den Menschen kämpfen“.

Unter den nachgelassenen Papieren war auch Saint-Exupéry's „Brief an den General X.“ Darin klagt der Soldat Saint-Ex den Krieg an und den Ungeist der Zeit, in der der Mensch sterbe vor Durst.

„Man kann nicht mehr leben von Eiskühlmaschinen, von Politik, Bilanzen und Kreuzworträtseln, sehen Sie! Das ist unmöglich. Man kann nicht mehr leben ohne Poesie, ohne Farben, ohne Liebe. Ach, mein Herr General, es gibt nur ein Problem, ein einziges in der Welt: dem menschlichen Leben wieder einen geistigen Sinn zu geben.“

Im Nachlaß fand sich ferner das Buch „Die Zitadelle“, an dem Saint-Ex bis zu seinem Todestage gearbeitet hatte, ein philosophisches Werk. Ein junger arabischer Fürst führt darin ein Selbstgespräch über Menschliches und Göttliches, über Glauben, Ordnung und Gerechtigkeit, Herrschen und Dienen, Leben, Tod und Liebe und Leiden.

„Die Zitadelle“ erschien 1948 bei Gallimard in Paris. Die letzte Feilung mochte dem Buch fehlen, die Kritik war sich einig, daß ein Mund, den der Tod geschlossen hatte, der zukünftigen Menschheit wegweisende und prophetische Worte sage.

Die Zukunft der Welt erschreckte Saint-Exupéry. Am Abend vor seinem Todesflug schrieb er einem Freund: „Wenn ich abgeschossen werde, so verlasse ich die Welt ohne Bedauern. Der Ameisenhaufen der zukünftigen Welt erschreckt mich... Ich war dazu geboren, ein Gärtner zu sein.“

Und er war Denker, Poet, Flieger, Wissenschaftler. Seine Untersuchungen über Luftnavigation und Aerodynamik verblüfften die Fachleute durch ihre schöpferische Phantasie. Seine aeronautischen Versuche wurden vom Flugzeugbau übernommen.

Freunde und Kameraden schildern ihn als einen langaufgeschossenen Menschen mit eingezogenen Schultern, der so gar nichts aus sich hermachte, so daß er schüchtern und fast unscheinbar wirkte. Und der dabei eine Unterhaltung zu führen wußte wie sein Flugzeug: kräftig und geschmeidig.

In dem runden, lebhaften Gesicht eine Nase, um derentwillen Saint-Ex auf der Schule „Pique-la-lune“ hieß, Mondpieker. Ein Augenpaar, das eher das Ferne als das Nahe umfaßte. Die wenigen Bilder, die von Saint-Exupéry erhalten sind, zeigen ein bleiches Gesicht. Der Blick fängt sich an einem weichen, vollen Mund. Die Freunde liebten sein Lächeln, das bewundernswerteste Lächeln, das ein Mensch haben kann.

Es war das Lächeln eines Mannes, in dem immer auch etwas von einem Kinde war. „Woher stamme ich?“ fragt er sich einmal. „Ich stamme aus meiner Kindheit. Ich stamme aus meiner Kindheit wie aus einem Land.“

Als er ein Kind war, weckte er des Nachts die Geschwister: er hatte so schöne Gedichte gelesen, die anderen und die Mutter sollten sie hören. Auch die Mutter wurde geweckt, und Antoine las die Gedichte. Aber der kleine Antoine zeichnete auch schon Motoren in sein Poesiealbum.

Er wurde in Lyon geboren, in Südfrankreich also, vor dessen Küste er sein Ende finden sollte. Er machte, 1900er — am 20. Juni dieses Jahres wäre er 50 geworden —, eine strenge klösterliche Erziehung durch, in Frankreich und der Schweiz. Seine Eltern bestimmten ihn zum kaufmännischen Beruf. Er wurde eingezogen, kam zur Marine, wechselte aber bald zu den Fliegern über.

In Straßburg gehörte er zum Bodenpersonal. Doch vom Fliegen fasziniert und hartnäckig wie er war, setzte er es durch, daß er die Pilotenschule besuchte.

Er war Leutnant der Reserve in einer Jagdfliegergruppe, als 1918 der Krieg zu Ende war. Ein kurzes Schwanken, und dem elterlichen Wunsch entsprechend versuchte er es als Kaufmann. Man sagt, er sei kein guter Kaufmann gewesen.

Eine französische Flugzeugfirma nahm ihn an, die sich von der amtlichen Luftpost zur Air France entwickelte. Saint-Ex flog die Strecke Toulouse—Casablanca. Er wurde Leiter des Flugplatzes Cap Juby, am Rande der Sahara im Aufstandsgebiet der Marokkaner.

Um Juby breitet sich die Wüste, ihre Einsamkeit, ihre Endlosigkeit, ihre gelbe Trockenheit. „Ich habe die Wüste immer geliebt“, sagt Saint-Ex im „kleinen Prinzen“. „Man setzt sich auf eine Sanddüne. Man sieht nichts. Man hört nichts. Und währenddessen strahlt etwas in die Stille.“



Idealmann dieser Zeit
Antoine de Saint-Exupéry

Der junge Flieger wurde durch Mut und Tatkraft zur Legende. Mehr als einmal setzte er sein Leben daran, Reisende und Flugkameraden aus der Hand der Aufständischen zu befreien.

Die Einsamkeit sammelte und konzentrierte seine Ueberlegungen und Empfindungen. In der Wüste um Juby entstand Saint-Exupéris erste Dichtung „Courrier du Sud“, „Südkurier“. Das Erlebnis des Fliegens wurde das große Lebensthema, das der Dichter nun Werk für Werk gestaltet.

1928 ist Saint-Ex Direktor der Luftpost von Buenos Aires und arbeitet mit an der Errichtung einer Fluglinie über den Atlantik und einer Route nach Patagonien. Auch hier wieder der Einsatz des eigenen Lebens, um das anderer, die in den Anden in Gefahr sind, zu retten.

Er sagt: „Ich pfeife auf Todesverachtung. Sie ist nur ein Zeichen geistiger Armut oder jugendlicher Unreife, wenn sie nicht in einer übernommenen Verantwortung wurzelt“. Und weiter: „Die wahre Freude ist die Freude am anderen... Nicht wahr, Kameraden? Wir suchen nicht die Gefahr. Das ist Wichtigerei. Wir suchen das Leben.“

1930 wieder in Frankreich, schreibt er seinen „Vol de Nuit“, den „Nachtflug“. Darin schildert er seine Südamerika-Erlebnisse, er zeichnet die Landschaft des fernen Kontinents in großartigen Bildern, das Buch macht den Dichter Saint-Exupéry berühmt.

André Gide, der die neuen Talente wittert und ihnen den Weg bereitet, schrieb das Vorwort. Er hob die Bedeutung des jungen Dichters in dem Satz hervor:

„Sie kennen die Schwächen und Anfälligkeit des Menschen aus der heutigen Literatur zur Genüge. Aber daß ein ange-

spannter Wille uns über uns selbst zu erheben vermag, das mußte erst wieder gezeigt werden.“

Dieser Flieger, der ein Dichter war, erspante den neuen Menschen, der wieder Respekt vor sich selbst und den anderen hat. „Die Größe unserer Kultur“, sagt er, „besteht darin, daß hundert Bergarbeiter ihr Leben für die Rettung eines einzigen verschütteten Kameraden aufs Spiel setzen. Sie retten den Menschen.“

Die Kameradschaft war für ihn einer der großen Werte, um die es geht. Er nannte es ein wunderbares Erlebnis, mit Kameraden das Brot zu teilen. Um solche Kameradschaft zu fühlen und zu üben, sei nicht der Krieg nötig. „Der Krieg ist eine Krankheit. Wie der Typhus.“

„Auch ohne ihn kann man die Empfindung von Schultern in naher Fühlung genießen. Der Haß erhöht nicht unser Hochgefühl. Wir sind alles Schicksalsgefährten vom gleichen Stern.“

Exupérys nächstes Werk erschien erst 1939: „Wind, Sand und Sterne“, im Original: „Terre des Hommes“ — grandiose Schilderungen, philosophische Betrachtungen, packende Erlebnisse. Die Académie Française gab dem Buch, wie später dem „Kleinen Prinzen“, ihren Großen Preis. „Vol de Nuit“ hatte bereits den Prix Femina bekommen.

Zwischen „Nachtflug“ und „Wind, Sand und Sterne“ lagen acht Jahre. In dieser Zeit hatte Exupéry in Frankreich als Versuchsflieger gearbeitet. Für „Paris Soir“ berichtete er aus Spanien über den Bürgerkrieg.

Ein Erlebnis, das bezeichnend scheint für den Dichter: Rotspanische Miliz hatte ihn beim Fotografieren aufgegriffen. Er sollte erschossen werden. In dem düsteren Wachlokal bittet er einen der Soldaten mit einem schwachen Lächeln um eine Zigarette. Der andere gibt sie ihm und — lächelt wieder.

„Im Lächeln“, sagt Exupéry, „vereinigen wir uns, hinweg über alle Sprachen, Kasten und Parteien, wir werden zu Gläubigen ein und derselben Gemeinde.“ Das Lächeln rettete Saint-Exupéry vor dem Tode.

Er steigt wieder ins Flugzeug, stellt als Pilot die Verbindung zwischen Barcelona und Moskau her, fliegt die Strecke Paris—Indochina, stürzt über der Wüste Aegyptens ab, erreicht im fast tödlichen Fußmarsch halb verdurstet, fiebernd den Nil. Er stürzt 1937, wieder in Amerika, über Guatemala ab. Er überquert 1938 mit seinem Freunde Henri Guillaumet den Atlantik. Die beiden Flieger stellen einen Rekord auf.

Als der Krieg 1939 ausbricht, ist Saint-Exupéry zum zweitenmal Soldat der französischen Luftwaffe. Im „Pilot de Guerre“, dessen deutsche Uebersetzung den Titel „Flug nach Arras“ erhielt, schildert er auf etwa 220 Seiten einen Erkundungsflug von knapp zwei Stunden. Aber es sind zwei Stunden auf dem Grat zwischen Tod und Leben. An ihr Ende stellt Saint-Exupéry sein „einfaches Credo“, jenes Bekenntnis vom Vorrang des Menschen vor dem Individuum.

Als „Pilot de Guerre“ erschien, wurde es von der deutschen Besatzungsmacht verboten. Exupéry war mit seiner Frau nach Amerika emigriert. In New York arbeitete er an „Citadelle“, den Text nachts ins Diktaphon sprechend, und schrieb „Lettre à un Otagé“ („Brief an einen Ausgelieferten“). Das Schicksal der Heimatlosen spiegelt sich darin.

Exupéry schildert Lissabon, die Abschiedsstadt vom europäischen Kontinent, die ihn noch einmal anlächelte „mit jenem etwas blassen Lächeln der Mutter, die von

ihrem Sohn im Felde keine Nachricht hat und nun versucht, ihn durch ihr Vertrauen zu schützen"

„Wir Emigranten waren wie Seefahrer, denen man die Braut fortgenommen hatte. Keine Braut zündet für uns im Fenster ihre demütige Lampe an. Wir waren verlorene Kinder ohne ein Haus der Heimkehr. Dann erst fängt die wahre Reise an, die Reise aus sich selbst heraus.“

Dieser Brief erschien 1944. Saint-Exupéry war mit den Alliierten November 1942 in Nordafrika gelandet. Er bekam die Sondererlaubnis für die P 38 Lightning. Saint-Exupéry flog wieder. Und dann war er plötzlich verschollen. Aus dem Himmel gefallen wie Ikarus.

FILM

WOCHENSCHAU

Aus technischen Gründen

In den Filmtheatern der britischen Zone geben sich die Wochenschauvertreter von „Fox“, der „Neuen Deutschen“ und vom französisch dirigierten „Blick in die Welt“ die Türklinken in die Hand. Weit über 1000 Kinokunden bekommen ab 1. Juni nicht mehr die britisch-amerikanische Wochenschau „Welt im Film“ geliefert. Das ist der Termin, zu dem die Engländer aus dem alliierten Nachkriegsgeschäft aussteigen.

Aus „technischen Gründen“ und um auch die Wochenschau jetzt ganz in deutsche Hände überzuleiten, so lautete Londons Sprachregelung für den Abbau des britischen Wochenschau-Anteils. Das sei eine offizielle Weisung des Foreign Office, erklärt Film-Section-Chef und britischer Wochenschauvertreter Mr. G. Buckland-Smith im Hamburger Mohlenhof.

Die Zeit sei jetzt vorbei, eine Wochenschau noch als Informationsmittel zu benutzen. Seit der Verkündung des Besatzungsstatuts im Herbst vorigen Jahres sei „Welt im Film“ in freier Konkurrenz mit den übrigen Wochenschauen ein kommerzielles Unternehmen.

Nach britischer Auffassung passe das nicht mehr in den Aufgabenbereich einer Besatzungsmacht. Man wolle auch keine deutschen Dokumentarfilme mehr unter englischer Regie in Deutschland drehen. Aber englische Dokumentarfilme würden weiterhin synchronisiert und gezeigt werden.

Auf keinen Fall seien geschäftliche Gründe für den englischen Rückzug von der Wochenschau maßgebend. Rund 70 Prozent aller Filmtheater in der britischen Zone hätten die „Welt im Film“ gezeigt. Die drei anderen Wochenschauen seien zusammen nur mit 30 Prozent an dem Wochenschaugeschäft beteiligt, seit es nicht mehr britisch-amerikanisches Monopol ist.

„Wir kommen ja gar nicht an alle Film-Interessenten heran“, erklärten die Vertreter der drei Wochenschauen. Zum Teil waren die Theater durch langfristige Verträge bis zu einem Jahr an „Welt im Film“ gebunden.

Für geschickte Juristen gibt es jetzt ein interessantes Betätigungsfeld. Der offiziöse „Welt im Film“-Verleih hört am 1. Juni auf zu existieren. Aber die Wochenschau wird wie bisher in München-Geiseltal für die US-Zone weiter produziert und durch den Allgemeinen Filmvertrieb mit amerikanischer Besatzungsstütze vertrieben. Die Amerikaner haben sich bereit erklärt, die Verträge für „Welt im Film“ auch in der britischen Zone weiter zu erfüllen, sagt man im Hamburger Hauptquartier der Film-Section.

Deutsche Kameraleute in den britischen Wochenschaustützpunkten Hamburg und Düsseldorf sollen nicht arbeitslos werden. 180 Kopien von „Welt im Film“ wurden bisher für die britische Zone in München gezogen. Mit 1 bis 2 1/2 Prozent von den Nettoeinnahmen wurden sie an die Kinobesitzer vermietet.

Wenn „Welt im Film“ am 1. 6. mit der 260. Folge in der britischen Zone abschließt, sind genau fünf Jahre vergangen, seit die Kriegsfanfaren der Deutschen Wochenschau durch „Welt im Film“ abgelöst wurden. Die ersten sechs Folgen wurden noch in England hergestellt. Vom August 45 ab fingen deutsche Kameraleute an, deutsche Stories zu drehen.

Nach einem Uebereinkommen zwischen dem amerikanischen State Department und dem britischen Foreign Office machte man das Geschäft halbart. In Münchens Filmstadt Geiseltal gab Mr. Fritz Salmony jeder Wochenschau das make up. Gleichzeitig wahrte er die englischen Interessen. Als Ziviloffizier war der einstige Filmkritiker der „BZ“ von vor 1933 nach Deutschland zurückgekommen.

Als Boß über dem britisch-amerikanischen Wochenschauunternehmen schwebte Mr. Sam Winston. Der Amerikaner war aus der vortausendjährigen Zeit nicht unbekannt. Damals schnitt er für Erich Pommer in Babelsberg Filme.

Mr. Winston wird also auch nach dem 1. Juni über die dann rein amerikanisch kontrollierte „Welt im Film“ seine Hand halten. München ist auch der Sitz der amerikanischen „Fox“. Daß beide Wochenschau-Unternehmen gekoppelt werden könnten, erscheint den Branchekundigen kein abwegiger Gedanke.



Idealer Typ des deutschen Fräuleins
Cornell Borchers

BERLIN

Eisgekühlte Bezirke

(s. Titel)

Schlagzeilen in den Zeitungen vermitteln den Publikumserfolg. Seit Wochen spricht und schreibt alle Welt von Berlin und seinem Pfingsttreffen. Das sicherte New Yorks Broadway-Kino Rivoli und seiner neuesten Filmpremiere „Die viergeteilte Stadt“ (The Big Lift) auf Tage hinaus ausverkaufte Vorstellungen.

Das Publikum amüsiert sich sichtlich bei diesem Film, der dokumentarische Aufnahmen mit einer nicht sehr originellen Liebesbehandlung verbindet. Die Kritik hingegen ist minder freundlich.

„New York Times“-Kritiker Bosley Crowther gebraucht ein sehr boshafes Wortspiel: „The Big Lift is a big let-down.“ „Big Lift“ heißt wörtlich: die große Hebung, übertragen: die große Luftversorgung. „Big let-down“ wörtlich: die große Senkung, übertragen: die große Enttäuschung.

Der Drehbuch-Autor, George Seaton, wollte einerseits den größten Sieg der Demokratien nach 1945 dokumentarisch festhalten: den Erfolg der Luftbrücke während der Berliner Blockade. Und er wollte zum anderen Unterhaltung bieten und damit den Kassenerfolg sichern. Unterhaltend ist eine sehr alltägliche Liebesgeschichte, die den Dokumentarfilm stellenweise unerträglich verniedlicht.

Wo 20th-Century-Fox politisch aktuell blieb, sind eindrucksvolle Aufnahmen gelungen. Der Film zeigt die präzise Arbeit auf dem Tempelhofer Flugfeld und das Landen und Abfliegen der Flugzeuge im Nebel und bei strömendem Regen.

Die Sektorengrenze machte die Außenaufnahmen in Berlin zum Abenteuer. Als George Seaton mit dem Filmproduzenten William Perlberg nach Berlin kam, übersandte er allen vier Besatzungsmächten Abschriften des Drehbuchs mit der Bitte, in den vier Sektoren Außenaufnahmen machen zu dürfen. Amerikaner, Engländer und Franzosen antworteten mit einem eindeutigen Ja.

Die russische Kommandantur schrieb: „In der unterzeichneten Kommandantura wurde Ihr Manuskript nicht gelesen, und wir bezweifeln, ob einer unserer Beamten dazu Zeit finden wird... Wir bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, daß Außenaufnahmen in unserem Sektor derzeit unmöglich sind... Wir wünschten nichts mehr, als Ihnen gefällig zu sein, befinden uns aber inmitten eines Straßenreinigungsprogramms. Filmaufnahmen würden den Verkehr aufhalten.“

Seaton und Perlberg hielten sich an das Wort „derzeit“. Sie filmten zuerst in den anderen Sektoren und ließen nahezu ein Jahr verstreichen. In der Zwischenzeit bombardierten sie die Russen mit Eingaben, bis denen alle Ausreden ausgegangen waren. Schließlich bekamen sie die Erlaubnis, unter der Bedingung, daß sie Ort und Stunde des Films jeweils vorher den russischen Besatzungsbehörden anzeigten.

Als die Aufnahmen im russischen Sektor begannen, dröhnte es plötzlich aus einem riesigen Lautsprecher, der tags zuvor auf dem von der Fox-Film angegebenen Platz aufgestellt worden war:

„Elend und Armut herrschen heute in der ganzen Welt, mit Ausnahme der Sowjetunion und der östlichen Zone Deutschlands.“ (Es war noch vor der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik).

Dieser Text wurde mit kleinen Variationen immer wieder gesendet. Seaton gab schließlich den Kampf mit dem Sowjet-Lautsprecher auf. Er ließ nur „stumme“