

Jeanpaul Goergen

Anschauliche Technik. Die Reichsbahn unterfährt Berlin (1935) und andere Filme der Reichsbahn-Filmstelle über den Bau der Nord-Süd-S-Bahn in Berlin 2006

<https://doi.org/10.25969/mediarep/21121>

Veröffentlichungsversion / published version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Goergen, Jeanpaul: Anschauliche Technik. Die Reichsbahn unterfährt Berlin (1935) und andere Filme der Reichsbahn-Filmstelle über den Bau der Nord-Süd-S-Bahn in Berlin. In: *Filmblatt*. Filmblatt 32, Jg. 11 (2006), Nr. 32, S. 13–17. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/21121>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0/ deed.de Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Share Alike 4.0/deed.de License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>

Anschauliche Technik

DIE REICHSBAHN UNTERFÄHRT BERLIN (1935) und andere Filme der Reichsbahn-Filmstelle über den Bau der Nord-Süd-S-Bahn in Berlin

FilmDokument 79, Kino Arsenal, 16. Dezember 2005

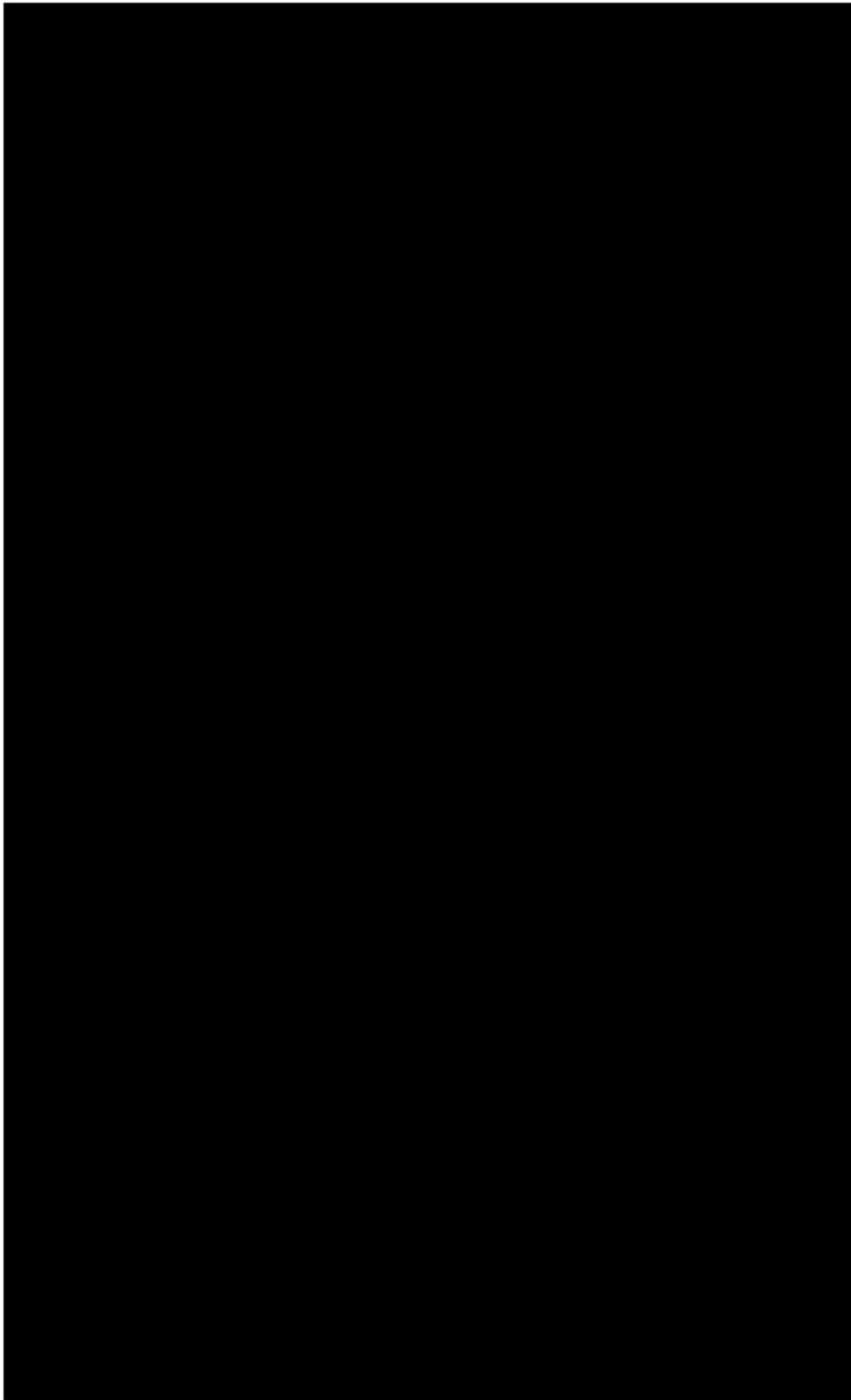
In Zusammenarbeit mit den Freunden der Deutschen Kinemathek, Berlin, und dem Bundesarchiv-Filmarchiv, Berlin

Einführung: Jeanpaul Goergen

Zwischen 1935 und 1938 entstehen über den Bau der Berliner Nord-Süd-S-Bahn drei Kurzfilme, die sich – obschon hier ein Prestigeprojekt der Nationalsozialisten dokumentiert wird – weitgehend durch eine „strenge Sachlichkeit“¹ auszeichnen. Nüchtern und anschaulich erstatten sie Bericht über die verschiedenen Streckenabschnitte und die dabei zu bewältigenden Schwierigkeiten; linear und schnörkellos stellen sie die Bauarbeiten dar. Der Sprecher des Kommentars nimmt den Zuschauer bei der Hand und erklärt detailgenau und fachgerecht immer genau das, was auch gerade im Bild zu sehen ist. Der Sprechtext ist um Verständlichkeit bemüht, trotz der vielfältigen Verwendung von Fachvokabular: Da ist die Rede von Betonkappen, Unterklotzung, Sohlenschutzschicht und vierfachen Dichtungslagen; da wird ausgesteift und ausgebohrt. Der Kommentar legt häufig längere Pausen ein: Sie tragen dazu bei, dass man nicht mit Informationen überhäuft wird. Musik fehlt ganz.

Bemerkenswert ist der hohe Trickfilmanteil dieser Filme; er liegt zwischen 25 und 47% der Gesamtlänge. Liebevoll ausgemalte Linienpläne, am Reißbrett gezeichnete Querschnitte der Tunnelbauten und dreidimensional wirkende Zeichnungen veranschaulichen auch einem technisch weniger gebildeten Publikum das komplexe Baugeschehen. Bewegliche Pfeile zeigen auf die jeweils angesprochenen Details. Häufig gehen die Animationen über das zum reinen Verständnis Notwendige hinaus. Bei der Darstellung des Streckenverlaufs am Potsdamer Platzes werden beispielsweise die für den Platz charakteristischen Häuser plastisch nachgezeichnet. Bei der grafischen Darstellung der Unterfahrung der Spree ist per Doppelbelichtung Wasser in den gezeichneten Flusslauf eingeblendet.

¹ Diese Formulierung verwendet Reichsbahnrat Müller-Hillebrand, der ab Sommer 1936 die Reichsbahn-Filmstelle leitete. M. Müller-Hillebrand: Filmarbeit bei der Reichsbahn und anderen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes. In: *Glaser's Annalen*, Band 121, Heft 10, 15.11.1937 (Nr. 1450), S. 157-162.



DIE REICHSBAHN UNTERFÄHRT BERLIN (1935)
(S. 12, 14: Bundesarchiv-Filmarchiv. Fotos aus der Kopie: Marian Stefanowski)

Die Kamera konzentriert sich auf die Dokumentation der Arbeiten; sie meistert auch schwierige Hell-Dunkel-Szenen und Nachtaufnahmen. Nur selten lässt sie sich zu gewagten Aufnahmewinkeln und Einstellungen hinreißen; sie vermeidet aber auch heroisierende Inszenierungen. Auffallend oft erwähnt der Kommentar die „besonders harte Arbeit“. Tatsächlich werden viele Arbeitsgänge noch in Handarbeit erledigt. Stolz spricht aus diesen Filmen, die aber auch eine Kälte vermitteln, die nicht allein auf die Nüchternheit des Themas zurückzuführen ist. Die Filme sind so modern und so effizient wie die Bauten, über die sie berichten.

Die Berliner S-Bahn wurde von der Reichsbahn betrieben; auch die Filme über die verschiedenen Bauphasen sind Eigenproduktionen. Sie entstehen in der Reichsbahn-Filmstelle, die ein umfangreiches Produktionsprogramm und ein noch größeres Verleihangebot unterhielt.² Es handelt sich vorrangig um Industriefilme, die an die Stellen der Deutschen Reichsbahn, aber auch an „Behörden, Parteistellen, öffentliche oder als öffentlich anerkannte Bildungs- und Forschungsanstalten, Werkschulungslehrgänge“ ausgeliehen wurden. „Ebenso werden die Filme ausgegeben an Vereine, Volksbildungsverbände, technische Gesellschaften, Werbestellen, Wandervorführer usw.“³ Diese mussten allerdings Mitglieder der Reichsfilmkammer sein. Gewerblich durften die Filme nur dann eingesetzt werden, wenn ein Verleiher die entsprechenden Rechte erwarb. Vermutlich haben die Filme über den Nord-Süd-Ausbau der Berliner S-Bahn aber keine kommerzielle Kinoauswertung als Beiprogrammfilm erfahren.

DIE REICHSBAHN UNTERFÄHRT BERLIN von 1935 ist der erste von drei Filmen über die Bauarbeiten am Nord-Süd-Tunnel der Berliner S-Bahn. „Der während des ersten Baujahres aufgenommene Film zeigt in belebten Trickzeichnungen und anschaulichen Arbeitsaufnahmen besonders schwierige Bauabschnitte der Berliner Nord-Süd-Schnellbahn nördlich der Spree und am Landwehrkanal: den Umbau des Stettiner Bahnhofs – die Unterfahrung der Spree unter Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs auf halber Flussbreite – die technisch besonders bemerkenswerte Unterfahrung des Landwehrkanals, dessen Wasser durch Heberohre über die Baugrube hinweggeführt wurde, sowie den Beginn der Bauarbeiten am Bahnhof Friedrichstraße und Unter den Linden.“⁴ Sowohl inhaltlich als auch im Tonfall verzichtet der Sprecher weitgehend auf propagandistisches Pathos. Zum Schluss zählt er allerdings den Bau zu jenen Taten, „die über die Gegenwart hinaus den Willen zur deutschen Werkgemeinschaft

² Die Geschichte der Reichsbahn-Filmstelle bleibt noch zu schreiben.

³ Deutsche Reichsbahn, Reichsbahn-Zentralamt Berlin (Hg.): *Die Filme der Verkehrswissenschaft im Verleih der Reichsbahn-Filmstelle 1938*. Berlin: Eigenverlag 1938, S. 9. Dieser Katalog bringt auch eine kurze Selbstdarstellung der Reichsbahn-Filmstelle (S. 7-8).

⁴ Ebd., S. 32. – Der Film erschien auch in einer französischen Sprachfassung unter dem Titel LA REICHSBAHN AU-DESSOUS DE BERLIN.

und zum deutschen Wiederaufbau kundtun.“ Eine kurze Bildmontage visualisiert die nationalsozialistische „Werkgemeinschaft“. Eine Sequenz von Arbeitsbildern, fast ausschließlich aus der Untersicht aufgenommen, zeigt Bauarbeiter beim Tragen einer Bohle, einen Bauzeichner mit Rechenschieber, einen Arbeiter, der eine Meßlatte hält, und Zimmerer, die sägen und Nägel einschlagen. Darauf folgt die Nahaufnahme eines Betonmischers, sowie, als Schlussbild, eine Totale auf den Pariser Platz mit dem Brandenburger Tor, vor dem ein Schaufelbagger arbeitet.

Als weitere Filme über den Bau der Nord-Süd-S-Bahn entstehen MIT DER REICHSBAHN UNTER DEN STRASSEN BERLINS (1936) sowie DIE REICHSBAHN UNTER DEM POTSDAMER PLATZ (1938).⁵ In Ästhetik und Struktur ähneln sie dem Erstling DIE REICHSBAHN UNTERFÄHRT BERLIN. Über den Fortgang der Arbeiten wird auch im Rahmen der jeweiligen Reichsbahn-Jahresschauen berichtet.⁶

Auf das schwere Unglück, das sich am 20. August 1935 beim Bau des Nord-Süd-Tunnels ereignete, nehmen diese Filme keinen Bezug. In der Nähe des Brandenburger Tores brachen die Aussteifungen für den Tunnel zusammen; 19 Arbeiter starben. Die Reichsbahn-Filmstelle stellte über das Bauunglück allerdings einen nicht für die öffentliche Vorführung bestimmten siebenmütigen Schmalfilm her, der leider nicht überliefert ist.⁷

⁵ Aus diesen drei Filmen kompiliert die Reichsbahn-Filmstelle noch WIE DIE BERLINER NORD-SÜD-S-BAHN ENTSTAND (1939; 35mm, 507 m; hierzu auch eine Fassung mit russischen Fußtiteln) sowie DER TUNNEL UNTER BERLIN (1942, 35mm, 512 m). Letzterer wurde von Fritz Kevels verliehen.

⁶ Zum Bau der Nord-Süd-S-Bahn vgl. Michael Braun: *Die Berliner Nord-Süd-S-Bahn*. Nordhorn: Kenning 1997; Berliner S-Bahn-Museum (Hg.): *Nord-Süd-Bahn. Vom Geistertunnel zur City-S-Bahn*. Berlin: GVE 1999 (Dank an Jan Gympel für diese Hinweise).

⁷ DAS BAUUNGLÜCK AM BRANDENBURGER TOR BEIM NORD-SÜD-S-BAHNBAU (16mm, s/w, stumm, 72 m). Vgl. Deutsche Reichsbahn, Reichsbahn-Zentralamt Berlin: *Reichsbahn-Filmstelle. Nachtrag 1940 zum Filmverzeichnis 1939*. Berlin: Eigenverlag 1940, S. 7. Der Film wird in diesem Katalog ausdrücklich als „unzensiert“ bezeichnet, war somit als Forschungsfilm ausgewiesen und durfte „in Schulen, Lehrgängen und im Dienst vorgeführt werden.“ (Ebd., S. 24). Über das Unglück und die Beisetzung der Opfer berichten auch die Wochenschauen: FOX TÖNENDE WOCHENSCHAU IX, 36 (Das Einsturz-Unglück am Brandenburger Tor), BAVARIA-TONWOCHE 37 (Trauerfeier für die Helden der Arbeit), DEULIG-TONWOCHE 192 (Beisetzung der Opfer des Berliner Einsturzunglücks), FOX TÖNENDE WOCHENSCHAU (Ihre Namen werden unvergesslich sein) sowie UFA-TONWOCHE 261 (Beisetzung der Opfer des Berliner Einsturzunglücks). Keines dieser Sujets scheint aber erhalten zu sein.

DIE REICHSBAHN UNTERFÄHRT BERLIN. EIN FILM VOM ERSTEN JAHR DES NORD-SÜD-S-BAHN-BAUES (1935)

Produktion: Reichsbahn-Filmstelle, Berlin, SW 11, Hallesches Ufer 35/36, in Gemeinschaftsarbeit mit der Reichsbahndirektion Berlin / Kamera: Walter Brandes / Musik: Georg Enders / Herstellungsleitung: Johannes Fritze / Begleitworte: Dr. Hans Malberg
Zensur: 30.7.1935, B 39765, 35mm, s/w, Ton, 589 m, Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm
20.3.1936, B 41934, 16mm, s/w, Ton, 238 m, Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm
Kopie: Bundesarchiv-Filmarchiv, 35mm, 581 m (= 21')

Anmerkungen:

- Goldene Medaille, Pariser Weltausstellung 1937
- Der Film hat einen Trickfilm-Anteil von 34%

MIT DER REICHSBAHN UNTER DEN STRASSEN BERLINS. EIN FILM VOM DER FERTIGSTELLUNG DER REICHSBAHN-UNTERGRUNDBAHNSTRECKE STETTINER BAHNHOF – UNTER DEN LINDEN (1936)

Produktion: Reichsbahn-Filmstelle, Berlin, SW 11, Hallesches Ufer 35/36, in Gemeinschaftsarbeit mit der Reichsbahndirektion Berlin / Kamera: Franz Klein /
Musik: Fritz Wenneis / Herstellungsleitung: Johannes Fritze / Begleitvortrag: Dr. Hans Malberg
Zensur: 10.12.1936, B 44212, 35mm, s/w, Ton, 537 m / 16mm, s/w, Ton, 214 m, Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm
20.5.1937, B 45408, 16mm, s/w, stumm, 219 m (= 20'), Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm
Kopie: Bundesarchiv-Filmarchiv, 35mm, 535 m (= 20')
Anmerkung: Der Film hat einen Trickfilm-Anteil von 25%

ARBEIT UND FORTSCHRITT. REICHSBAHN-JAHRESSCHAU 1936 (1937)

Produktion: Reichsbahn-Filmstelle, Berlin / Kamera: Franz Meinecke, Franz Klein, Walter Fuchs / Begleitworte: Walter Lüddecke / Sprecher: Lars Doddenhof / Herstellungsleitung: M. Müller-Hillebrand
Zensur: 28.8.1937, B 46076, 35mm, s/w, Ton, 455 m, Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm / 16mm, Ton, 181 m / 16mm, stumm, 217 m
Kopie: Bundesarchiv-Filmarchiv, 35mm, 433 m (= 16'). Die Kopie weist Bild- und Tonsprünge auf.

DIE REICHSBAHN UNTER DEM POTSDAMER PLATZ. EIN FILM VOM BAU DER BERLINER NORD-SÜD-S-BAHN (1938)

Produktion: Reichsbahn-Filmstelle, Berlin, SW 11, Hallesches Ufer 35/36, in Gemeinschaftsarbeit mit der Reichsbahndirektion Berlin / Kamera: Franz Klein
Zensur: 4.11.1938, B 49663, 35mm, s/w, Ton, 483 m, Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm / 20.4.1940, B 53661, 16mm, s/w, stumm, 244 m, Jugendfrei, Lehrfilm / 18.2.1941, B 55065, 16mm, s/w, Ton, 265 m, Jugendfrei, volksbildend, Lehrfilm
Kopie: Bundesarchiv-Filmarchiv, 35mm, 428 m (= 16')
Anmerkung: Die unvollständig überlieferte Filmkopie hat einen Trickfilm-Anteil von 47%