

Unter Vorbehalt Filmreihe im Zeughauskino

D III 88 (D 1939, Regie: Herbert Maisch)

Filmeinführung vom 5. Juli 2012

Erhard Schütz

Zu den expliziten Propagandastrategien des Nationalsozialismus gehörte es, die Kontinuität mit der Zeit vor der Weimarer Republik zu suggerieren, mit Preußen zumal, aber auch mit dem Kaiserreich, jedenfalls sofern es den Ersten Weltkrieg betraf. Man suchte die Traditionsverbindung zu den Weltkriegssoldaten.

So findet man beispielsweise in dem idyllischen Berlin-Film *Das Veilchen vom Potsdamer Platz* 1936 ein Pferd namens Gravelotte, mithin nach einem der legendären Kampforte im 1870er Krieg benannt, ein Pferd, das im Ersten Weltkrieg brav gedient hat und dann in der Weimarer Republik als Droschkengaul darben muss, bis nach 1933 die neue Wehrmacht Patenschaft und Gnadenbrot übernimmt. Umso mehr noch suchte man speziell die Verknüpfung der jungen Luftwaffe mit den Fliegerassen des Ersten Weltkriegs. In unserem Falle entsteht zwei Jahre später der Film *Pour le Mérite* in der Regie von Karl Ritter, der dann u.a. auch *Stukas* drehte. In *Pour le Mérite* wird unter Einsatz eines ausufernden Stabs an renommierten Schauspielern in ausholender Weise die wechselhafte Geschichte eines jungen Offiziers und seiner Fliegercrew vom letzten Jahr des Ersten Weltkriegs an erzählt, die erst von einem unehrenhaften, perfiden Briten reingelegt werden und dann von kommunistischen Dolchstößlern und Flugzeugzerstörern behelligt, gedemütigt und ins Ausland getrieben werden, ehe sie nach 1933 und erst recht ab 1935 wieder loslegen können. In dem Film *D III 88* wird eben diese Verbindung zu den Helden des Ersten Weltkriegs wiederum thematisch. Nun aber handelt es sich um einen Film, der nicht weit in die Vergangenheit ausholt, sondern vornehmlich in der aktuellen Gegenwart angesiedelt ist.

Regie führte Herbert Maisch, der ursprünglich Theaterregisseur war, dann zum Film ging und vor *D III 88* immerhin schon zehn, meist unterhaltsame Filme gedreht hatte, ehe er unter anderem den großen Propagandafilm *Ohm Krüger* (1941) sowie die heldischen NS-Weltanschauungsfilme *Friedrich Schiller* (1940) und *Andreas Schlüter* (1942) drehte. Nach 1945 arbeitete Maisch sowohl als Theaterintendant in Köln als auch als Filmregisseur in der Bundesrepublik, wofür er zahlreiche Ehrungen, u.a. das Große Verdienstkreuz, erhielt.

Die Uraufführung von *D III 88* fand am 26. Oktober 1939, also einen Monat nach der polnischen Kapitulation, in Stralsund statt, einen Tag später dann in Berlin. Warum in Stralsund? Der *Film-*

Kurier vom 28. 10. 1939 schrieb: „als Ausdruck des Dankes für den Seefliegerhorst Parow, dessen Männer und Maschinen am Gelingen des Fliegerfilms wesentlichen Anteil haben“.¹

Das Buch zum Film hatte im Wesentlichen Hans Bertram geschrieben, der auch fliegerisch beriet und Regie bei den Flugaufnahmen führte. Gedreht wurde an verschiedenen norddeutschen Fliegerhorsten, u.a. in Rostock und im Skagerak.

Die Hauptrolle wurde von Otto Wernicke, dem Kommissar Lohmann aus Fritz Langs legendärem Film *M* von 1931, gespielt. Er gibt den knorrigen Oberwerkmeister Bonicke. Christian Kayßler spielt den strengen Oberstleutnant Mithoff, Heinz Welzel, der fortan als forscher Held abonniert war, insbesondere bei Karl Ritter, spielte den Obergefreiten Fritz Paulsen. Hermann Braun, später wegen regimekritischer Äußerungen an die Front geschickt und dort im Januar 1945 gefallen, seinen Kameraden Robert Eckhard. In Nebenrollen sehen wir u.a. Carsta Löck und Malte Jäger, Inbegriff des ‚jungen Idealisten‘ und u.a. Gegenspieler von *Jud Süß*. Er spielt einen Funker. Und Wolfgang Staudte taucht kurz als Marineoffizier auf.

Wie so oft im „Dritten Reich“, machten sich auch hier die Idioten der Nürnberger Rassegesetze bemerkbar. Wernicke konnte nur mit Sondergenehmigung spielen, da er mit einer Jüdin verheiratet war, Bertram flog 1942 wegen Verstoßes gegen die Nürnberger Gesetze aus der Reichskulturkammer, und Paul Otto, der hier einen General spielt und den Titel Staatsschauspieler trug, beging gemeinsam mit seiner Frau Suizid, als 1943 seine ‚jüdische‘ Abstammung offenbar wurde.

Um was geht es in diesem Film, dem ein großer Beraterstab an Militärs zur Seite stand und der mit der höchsten Kategorie „staatspolitisch besonders wertvoll“ ausgezeichnet wurde?

Zunächst handelt es sich um eine Leistungsschau der neuen Luftwaffe, in Material, Personal und deren Vernetzung durch ständige Funkmeldungen und -befehle. Der Film beginnt mit altem Fluggerät, aber neuer Funktechnik. Nach und nach kommen die modernen Maschinen ins Spiel. Dies wird enggeführt mit einem Diskurs um Disziplin, Pflicht, Opfer, Heldenmut und Ehrgeiz, Rivalität und Kameradschaft.² Zugleich beschwört der Film sowohl in Personal, Material und Verhaltenskodex die Kontinuität zum Ersten Weltkrieg.

¹ Klaus Kanzog: „Staatspolitisch besonders wertvoll“. Ein Handbuch zu 30 deutschen Spielfilmen der Jahre 1934 bis 1945, München 1994, S. 203. Es mag aber auch noch mit der Rolle des nahegelegenen Fliegerhorsts Parow und dessen Rolle im Luftkrieg gegen Polen zu tun haben, vielleicht aber auch mit dem Engagement von Hermann Göring, der den Film gewissermaßen in Auftrag gegeben hatte, für die dortige Krüger-Werft, die offenbar Flugsicherungsboote bauen sollte. Die in Stralsund ansässig gewesene Luftfahrt-Gesellschaft (LFG) hatte indes 1933 ihre Produktion eingestellt.

² Vgl. die Textbeispiele bei Kanzog, S. 207.

Die Geschichte ist einfach: Zwei Obergefreite erhalten nach einem Defekt ihrer Maschine den Befehl abzuspringen, der eine tut's, weil er denkt, der Kamerad tue es auch, der andere aber landet die Maschine und wird zum Unteroffizier befördert. Die bis dahin unzertrennlichen Freunde werden nun Rivalen, was alsbald in einer dramatischen Wetterlage zu einem riskanten Flugmanöver und zur Notlandung führt. Beide werden von Oberstleutnant Mithoff wegen Disziplinlosigkeit vom anstehenden Manöver ausgeschlossen. Der alte Oberwerkmeister Bonicke, ein Relikt aus dem Ersten Weltkrieg, das demnächst abgehalftert werden soll, erinnert Mithoff allerdings an eine Situation am Ende des Ersten Weltkriegs, die nun per Rückblende eingeholt wird, in der der damalige Staffelführer Mithoff eine ähnliche Entscheidung revidierte. Wieder ist es eine schwere Wetterfront, in die die Manöverflieger geraten. Das Wetter muss hier einstweilen noch die spätere Gefährlichkeit der Kriegsfrente vertreten. Es dürfte kein Zufall sein, dass zu Beginn des Films ein Gewittergrollen kaum von fernem Kanonendonner unterschieden werden kann.

Um die Ehre der Aufklärungsstaffel zu retten, schickt Mithoff die gesperrten Paulsen und Eckhard los. Sie tun dies auch, müssen aber notwassern. Bonicke besteigt seine D III 88, die inzwischen ebenso antiquiert ist wie er selbst. Er findet die beiden, erleidet aber einen Herzanfall und stürzt ab. Bonicke stirbt, wie Mithoff bei der Trauerfeier sagt, „den Fliegertod fürs Vaterland. Die deutsche Luftwaffe verliert einen Mann, der sie im Geiste der Toten des großen Krieges aufbauen half.“ Seine Maschine und er haben ein Leben lang ihre Pflicht getan und „ihr Leben gelassen, um junges Leben zu retten“.

D III 88 handelt von der Erbnachfolge der Kämpfer des „großen Kriegs“, für Schwerversteher noch einmal darin verdeutlicht, dass das Eiserne Kreuz am Heck der D III 88 durch filmische Überblendung in ein Hakenkreuz übergeht. Übrigens wird bei der Gelegenheit auch noch die Kontinuität der Marine in einem – merkwürdigen – Detail suggeriert: In der Kopie aus dem Bundesarchiv-Filmarchiv befindet sich unter den manövrierenden Schiffen auch ein Hilfskreuzer mit dem deutlich sichtbaren Namenszug „Coronel“. Der Name bezieht sich auf die Seeschlacht bei Coronel, nahe den Falklandinseln, bei der deutsche Kreuzer unter Graf von Spee ein britisches Geschwader nahezu vernichteten. An diese erste Seeschlacht, die Großbritannien seit Trafalgar 1805 verlor, erinnert also der Name „Coronel“. Merkwürdig ist allerdings ein Anachronismus: Der Hilfskreuzer „Coronel“ war ursprünglich unter dem Namen „Togo“ ein Stückgutfrachter im Afrikaverkehr gewesen. Auf der Rückfahrt nach Hamburg durchbrach das Schiff am 23. November 1939 die britische Seeblockade. Als Hilfskreuzer „Coronel“ wurde es im August 1940 in den Dienst der Kriegsmarine gestellt. Es war also noch unter dem Namen „Togo“ nach Deutschland unterwegs, als der Film uraufgeführt wurde. Mithin kann diese Szene erst danach hineingeschnitten worden sein, wohl in einer zweiten Fassung von 1942, die nun aber wiederum ein paar Minuten kürzer als die ursprüngliche ist. Derzeit lässt sich dieses Rätsel noch nicht gänzlich auflösen.

Neben der demonstrierten Erbnachfolge der Luftwaffe zu den Fliegerhelden des Ersten Weltkriegs, der Richthofens zumal, geht es auch einmal mehr um Kameradschaft und Disziplin, rückhaltlose Hingabe und Glauben an die gemeinsame, größere Sache, für die es sich notfalls zu opfern gilt, und die erst in diesem Opfer ihren eigentlichen Sinn erhält.

Es handelt sich dabei aber nicht um Disziplin im Sinne eines strikten Befehlsgehorsams, sondern um eine wahrhaftige, nämlich *innere* Disziplin, die sich daher notfalls auch über Befehle hinwegsetzen darf, wenn sie denn unter Einsatz der ganzen Person einem höheren Gemeinschaftsziel dient. Das Opfer wird nicht nur abstrakt der gemeinsamen Sache, dem Krieg, gebracht, sondern konkret mit einem Mythos der Jugendlichkeit verbunden: die Alten opfern sich für die Zukunft und das Leben der Jungen, wie diese wiederum sich für das Leben der sich beständig verjüngenden Nation opfern werden.

Gerade der Fliegerkult der Nazis ist ein Jugendkult gewesen. Er changierte dabei zwischen der Vitalität des ‚jungen Lebens‘ und dem Lausbübischen. Als „Lausejungen“ titulierte Bonicke die beiden Rivalen. Es geht hier eben nicht, wie oft angenommen, um den kantigen, mechanisierten soldatischen Mann, sondern vielmehr um eine vitale Jugendlichkeit. Am deutlichsten kann man die Koppelung von Fliegerheld und Lausbub wohl in den beiden *Quax*-Filmen, mit Heinz Rühmann in der Hauptrolle, erkennen. Auch hier geht es natürlich um „Disziplin, Disziplin, Disziplin!“, aber, wie Rühmann ebenfalls deklamieren darf, die „Hauptsache ist die Kameradschaft und die Verantwortung vor sich selbst“. Die Bilder vom mechanisierten Maskenträger, etwa von Ernst Jünger verherrlicht, einerseits, andererseits des schlaksigen ‚Sohns einer Mutter‘ (man denke nur an die Bayreuth-Szene von *Stukas* oder auch an die Flieger von *Wunschkonzert* oder *Die große Liebe*) schließen sich beim Flieger-Helden ebenso wenig aus wie beim Flugzeug seine Dopplung als perfekte Kampfmaschine und Gegenstand hingebungsvoller Wartung. Kurt Strohmeyer hat das in seinem Propagandabericht über die *Stukas* beispielsweise 1942 so erläutert:

„Wie anders nehmen sich doch unsere Vögel im Kampfe aus, als daheim auf friedlichem Liegeplatz. Hier das raubtierähnliche Aussehen, [...] Ausdruck eines böartigen Dämons [...], und dort das Flugzeug [...], wie es Hilfe und beinahe Zärtlichkeit bei der Wartung und Reparatur nötig hat. Und auf dem Flugplatz löst sich auch der Flieger [...] aus seiner Kampfmaschine heraus und wird wieder ein Mensch von individueller Gestalt und den vielen besonderen Eigenschaften des jugendfrischen Mannes [...].³

Keiner der abendfüllenden Flieger-Filme, ob Spiel- oder Dokumentarfilm, verabsäumt, diese Wechelperspektive bei Maschinen und Männern in Bild und Ton auszugestalten. Ein maßgeblicher Grund für den Typus des jugendlich frisch-fröhlichen Fliegerhelden war, dass man unbedingt Anschluss an die Jugend suchte. Nicht nur im Publikum, sondern gerade als

³ Kurt Strohmeyer: *Stukas! Erlebnis eines Fliegerkorps*, hrsg. v. General der Flieger Freiherr v. Richthofen, Berlin o. J. [ca. 1942], S. 94.

Rekrutierungspotential der Luftwaffe. Man warb dabei für einen begehrten Artikel und kam mit dem Faszinosum Fliegen und Flieger den Wünschen des jugendlichen Publikums entgegen. Ernst Udet z. B. war sich etwa 1940 in seinem Grußwort zu Jagdfliegergruppe G. gewiss, dass die „prächtige[n] Eindrücke von frisch-fröhlicher Jagdfliegerei über Polen“ darin „der deutschen Jugend Freude bereiten und Ansporn zu immer sieghaftem Fluge für Deutschland sein“ werden.⁴ Und in dem verbreiteten Propagandabuch *Verwegene Burschen fliegen! Von Pimpfen, Jungfliegern und ihrem fröhlichen Weg in die Luftwaffe* von 1936 sagt einer der Jungen der ‚Jungfliegerabteilung Verwegene Burschen‘: „Ich muß Flieger werden. [...] Alle Jungen wollen Flieger werden. Es ist das Schönste!“⁵ Alle Jungen wollen Flieger werden. Dabei müssen sie als Segelflieger beginnen. In *Himmelhunde*, dem für die Flieger-HJ werbenden Spielfilm, wird einer oberen Charge in den Mund gelegt: „Unser heutiger Wettbewerb steht unter dem Leitspruch: Der beste Nachwuchs für die beste Luftwaffe der Welt. Denn Segelflieger von heute sind die Kampfflieger von morgen. [...] Disziplin, Ehre und Ritterlichkeit.“ Und im von der Hauptfilmstelle des Reichsluftfahrtministeriums produzierten Film *Flieger-Offiziere* (1942) schließlich lautet der Kommentar zu einer Sequenz, in der von einem Jungen im Segelflieger zu einem Piloten im Kampfflugzeug übergeblendet wird: „Kampfbegeisterte deutsche Jungen drängt es, Flieger zu werden. Flieger-Offiziere aber können nur die sein, die mit überlegenem Können, entschlossen sich und Menschen und Flugzeuge zu steuern vermögen.“⁶

Dergleichen Beispiele gäbe es mehr.

Hier nun im Film vom Herbst 1939 – einem „Denkmal der jungen, unüberwindlichen Luftwaffe“, wie eine Filmzeitschrift damals schrieb⁷ - kam einstweilen lediglich ein heldenhafter Alter um. In *Feuertaufe*, der den Krieg zeigen sollte, der da schon begonnen hatte, als *D III 88* in die Kinos kam, sterben ganze sieben Propagandamitarbeiter, gibt es eine Handvoll verlegene Holzkreuze, von denen man nicht weiß, ob sie Polen oder Deutsche bedenken, während Verwundete reibungslos per Tante Ju nach Berlin expediert werden. Im wirklichen Fliegerleben allerdings war das Sterben häufiger: Während des Zweiten Weltkriegs verlor die Luftwaffe 108.106 Flugzeuge. Und von den insgesamt 114.731 Toten der Luftwaffe sind allein zwischen Mitte 1941 bis Ende 1944 92.406 im Kampf gefallen.⁸

⁴ Ernst Udet: Geleitwort in Karl-Georg von Stackelberg: *Jagdfliegergruppe G. Jäger an Polens Himmel*, Graz 1940, o. S.

⁵ *Verwegene Burschen fliegen! Von Pimpfen, Jungfliegern und ihrem fröhlichen Weg in die Luftwaffe*, Berlin 1936, S. 60.

⁶ Vgl. Jan Kindler: „Wo wir sind, da ist immer oben“. Zur Inszenierung der Luftwaffe im NS-Kulturfilm. In: B. Chiari, M. Rogg, W. Schmidt (Hrsg.): *Krieg und Militär im Film des 20. Jahrhunderts*, München 2003, S. 401–438, hier S. 421.

⁷ Ilse Wehner. In: *Der deutsche Film*, Nr. 5/1939

⁸ Olaf Groehler: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*, Berlin (DDR) 1981, S. 503 f., 244, 500.