

Wiederentdeckt

Eine Veranstaltungsreihe von CineGraph Babelsberg / Berlin-Brandenburgisches Centrum für Filmforschung und dem Zeughauskino, Berlin, in Zusammenarbeit mit dem Bundesarchiv-Filmarchiv Berlin

Nr. 82

6. Mai 2005

Einführung: Michael Wedel

Der Tunnel

(D / F 1933, Regie: Kurt Bernhardt)



DER TUNNEL (1933)

Regie: Kurt Bernhardt; Buch: Kurt Bernhardt, Reinhart Steinbicker nach dem gleichnamigen Roman von Bernhard Kellermann (1913); Kamera: Robert Baberske, Ferdinand Martini; Fotografische Leitung: Carl Hoffmann; Musik: Walter Gronostay; Bauten: Karl Vollbrecht, Heinz Fenchel, Max Seefeldler; Masken: Heinrich Beckmann; Max Rauffer; Ton: Friedrich Wilhelm Dustmann; Schnitt: Gottlieb Madl; Regieassistent: Reinhart Steinbicker; Standfotografien: Hans Natge.

Darsteller: Paul Hartmann (Mac Allan, Ingenieur), Olly van Flint (Mary, seine Frau), Gustaf Gründgens (Woolf, ein Spekulant), Attila Hörbiger (Hobby, Allans Freund), Max Weydner (Lloyd, Finanzmagnat), Elga Brink (Ethel Lloyd), Otto Wernicke (Bärmann, Sprengmeister), Will Dohm (Brooce, Arbeiter), Ferdinand Marian (Der Versammlungsredner), Richard Revy (Gordon, ein Winkelbankier), Georg Heinrich (Vanderstyfft), Max Schreck (Chesterfield), Magda Lena (Miss Brown), Josef Eichheim (Harris, Reporter), Gerhard Bienert (Ein Tunnelingenieur), Friedrich Ulmer (Berry, Ingenieur), Beppo Brem, Otto Brüggemann, Erna Fentsch, Willi Schaeffers, Günther Vogdt.

Produktion: Vandor-Film, Paris / Bavaria-Film A.G., München (Französisch-deutsche Gemeinschaftsproduktion); Aufnahmeleitung: August Lautenbacher; Produktionsleitung: Ernst Garden; Verleih: Bayerische Filmgesellschaft mbH (für Deutschland); Drehort und -zeit: Bavaria-Ateliers, Geiseltal bei München; Lokomotivfabrik Maffei in München (Außenaufnahmen), Anfang Juli bis Anfang September 1933; Tonsystem: Tobis-Klangfilm.

Zensur: M.4446, 27.10.1933, 2.228 Meter, 5 Akte, Jv.; Prädikat: „Künstlerisch wertvoll“; Uraufführung: 27.10.1933, „Massenstart“ in Berlin (Capitol am Zoo) sowie in 33 weiteren deutschen Städten; festliche Premierenführung am 3.11.1933 im Berliner Capitol.

Kopie: Bundesarchiv-Filmarchiv, Berlin, 35mm, s/w, 2.071 m.

Französische Version: LE TUNNEL, Regie: Kurt Bernhardt; franz. Dialoge: Alexandre Arnoux; Darsteller: Jean Gabin (Mac Allan, Ingenieur), Madeleine Renaud (Mary, seine Frau), Gustaf Gründgens (Woolf, ein Spekulant), Pierre Nay (Hobby, Allans Freund), André Nox (Lloyd, Finanzmagnat), Raymonde Allain (Ethel Lloyd), Edmond van Daele (Der Werkführer), Robert Le Vigan (Brooce, Arbeiter), Victor Vina (Der Versammlungsredner), André Bertic (Gordon, ein Winkelbankier), Philippe Richard (Harryman), Alexandre Arnoux, William Burke, Henry Trévoux, Henry Valbel. Uraufführung: Ende November 1933 in Paris.

Im Bavaria-Tunnel

Auf dem in Geiseltal gelegenen Filmgelände der Bavaria-Film AG., München, ist Hochbetrieb. Gegen 100 Presseleute sind erschienen, um den letzten Außenaufnahmen zu dem Vandor-Film der Bavaria DER TUNNEL nach dem weltbekannten Roman von Kellermann beizuwohnen. Es ist ein ausgesprochener Männerfilm. Der Bau des gewaltigen Tunnels, der Amerika mit Europa verbinden soll, erfordert zähe, todesverachtende Kämpfernaturen, der Streik der Tunnelmänner, der Schlammeinbruch in den Tunnel, der Tunnelbrand und die Panik sind Szenen, die ein Massenaufgebot von Männern erfordern. [...]

Ein riesiger Aufwand an Materialien war notwendig. 1.000 Zentner Zement, 1.500 Sack Gips, 500 Kubikmeter Holz, 10 Waggons Steine wurden gebraucht. Dazu 40 Zentner Nägel, 3.000 Bolzen, 100 Ballen Torfmoos und 200 Zentner Zeitungspapier. 3 elektrische Lokomotiven und 40 Waggons vervollständigen die Illusion des riesigen Tunnelbaues. Leider ging es nicht ohne Unfall ab, der Aufnahmeleiter Lautenbacher kam bei einer Sprengung einer Explosion zu nahe und erlitt so schwere Brandwunden, daß er ins Krankenhaus geschafft werden mußte.

Der erste Teil dieser Aufnahmen entstand in der Lokomotiv-Fabrik Maffei, wo die Gleisanlagen und elektrischen Lokomotiven zur Verfügung standen und ein großes Stück Tunnel darüber gebaut wurde. Ein kurzer Stollen und die Durchbruchsstelle der von europäischer und amerikanischer Seite vorgetriebenen Stollen wurde in Geiseltal erbaut und gedreht.

Wir sind bei Maffei. Der Führer der elektrischen Lokomotive ist Otto Wernicke. Im Roman der deutsche Ingenieur Bärmann. Der Tunnel brennt. Die Arbeiter wollen Bärmann zwingen, abzufahren; es ist der letzte Zug ins Freie. Bärmann will warten. Wut, Verzweiflung, verzerrte Gesichter, man kämpft um die Lokomotive, eine Kugel trifft den bewährten Ingenieur tödlich, der Zug fährt ab und hinterher laufen Scharen halb nackter Arbeiter, laufen um ihr Leben, gehetzt vom Feuer, 400 Kilometer liegen vor ihnen, vielleicht kommen Hilfszüge...

Wir fahren nach Geiseltal. Wieder begegnen uns schweißtriefende Tunnel-Männer in einem anderen Tunnelstück. Hier treffen sich der amerikanische und der europäische Ingenieur, beide ergraut, es ist das Ende des Films. Die beiden gedenken in einer ergreifenden Szene der Opfer des nun vollendeten Werkes.

Und wieder wimmelt es von halbnackten Arbeitern, jetzt aber sehen wir sie auf der Leinwand im Vorführungsraum, in den vorgeführten Probestücken. Mac Allan hält in der großen Montagehalle eine anfeuernde, vertrauensheischende Ansprache und gewinnt die von Saboteuren aufgehetzten Massen zurück, unter Absingen des Tunnel-Liedes kehren sie zu ihrer Arbeit zurück.

Film-Kurier, 15. Jg., Nr. 219, 18.9.1933.

Ein Autor berichtet über seine Arbeit / Von Reinhart Steinbicker

Der *Tunnel* eine Utopie von vorgestern! Der *Tunnel* veraltet! – damit begegnete man uns, als wir im Frühjahr daran gingen, diesem Stoff eine filmische Form zu geben. Aber die Geschichte Mac Allans, der mit seinen Arbeiterheeren den Tunnel baut, ist heutiger denn je.

Nach den ersten Besprechungen sahen wir unsere Aufgabe darin, das Schicksal eines Ingenieurs zu gestalten, der in fünfzehn Jahre langem Kampf sein Werk zum Siege führt. Die technische Utopie, die immer etwas leeres und kaltes hat, ließen wir beiseite. Mit jeder Szene wurde es gleichgültiger, ob der Bau eines Tunnels zwischen Amerika und Europa möglich ist. Alles trat für uns hinter dem Werkgedanken zurück. Ich glaube, wir hatten recht. Denn nur noch beim *REBELL* habe ich an einem Buch mitgearbeitet, worin sich so eindeutig wie hier die Verbindung zu dem ergab, was uns heute alle bewegt.

Der *Rebell* focht mit der Waffe in der Hand. Im Tunnel konnte man zeigen, daß das Soldatische auch jenseits aller Kriege lebt. Die Arbeiter Mac Allans sind Soldaten. Und die Sätze, die er ihnen zuruft, als sein Werk durch eine Katastrophe bedroht wird, wurden programmatisch für den Film: „Jede Arbeit ist ein Kampf! Und in jedem Kampf gibt es Tote! In den Bergwerken, in den Maschinenhallen der Städte... es gibt kein Leben ohne Gefahr!“

Aus den dramaturgischen Büros kennen wir ja alle den Spruch: schreiben Sie uns eine gute Privat-Handlung, der Hintergrund ist schon interessant genug! Damit hat man manchen Stoff tödlich getroffen. Wir haben jedenfalls versucht, den „Hintergrund“, den Tunnel, zu der Sache zu machen, um die es eigentlich geht.

Die Drehbuch-Form dafür zu finden war nicht leicht. Mit den Regeln eines gewöhnlichen Spiel-Filmes konnte man nicht auskommen. Man mußte mit einer Blende oft über Jahre hinweggehen. Man mußte unbekümmert Nebenfiguren zu Trägern der Handlung machen und sie einfach wieder fallen lassen, wenn sie ihre Entscheidung erfüllt hatten.

Sicher kann man in dieser Auflockerung, in diesem Vertrauen auf die bindende Kraft einer Idee, noch weiter gehen als wir es getan haben. Der große amerikanische Erfolg *Cavalcade* beweist ja, wieviel zu gewinnen ist, wenn man sich freier bewegt. Und Trenkers kommender *Afrika*-Film, der in breiten epischen Sätzen die Geschichte einer ganzen Generation erzählen soll, wird es wohl wieder beweisen. Nur so kann man zu stärkeren Fabeln und kräftigeren Farben kommen. Nur so kann man die allzu bürgerliche Enge sprengen und den Film, was ihm immer noch nützt, filmischer machen...

Als wir in der dunklen Wölbung des Tunnels Szene für Szene drehten, was es interessant zu sehen, wie verschieden sich die französische Fassung von der deutschen entwickelte. Die Stoßkraft des Werkgedankens blieb in beiden Fassungen die gleiche; aber in der französischen erschien der Gedanke privater, zufälliger als in der deutschen.

Vier Monate Arbeit am Schreibtisch und im Atelier liegen hinter uns. Ob uns das, was wir wollten, geglückt ist, ob uns wenigstens manches davon geglückt ist, kann ich heute kaum sagen. Aber ich hoffe es.

Film-Kurier, 15. Jg., Nr. 232, 3.10.1933

Ein „heroischer Film“?

[...] Bernhardt, zuletzt als Mitregisseur des REBELL noch hervorragend, hat die heroische Linie dieses Films nicht verlassen; nur ist bei ihm die Maschine, der ungeheure Bohrturm, Träger der Idee und Heros, mehr als der Mensch, mehr selbst als die Figur des Mannes, der den Tunnel zwischen Amerika und Europa erdachte und erbaute. Und nur in wenigen Szenen, in kurzen Augenblicken läßt man uns erkennen, daß dieser Mann, der von seiner Idee besessen ist, ein Mensch und ein Held ist. Am stärksten in dem Augenblick, der ihm nach der großen Katastrophe und dem Tod seiner Frau, die die Sehnsucht nach ihm tötete, schwach und mutlos werden sieht.

Aber das sind kurze Augenblicke, dann triumphiert wieder der Tunnel, die Arbeit, das Werk, und der Mensch wird wieder Nebensache, nur Helfer, nur Werkzeug. So sehr, daß nicht einmal das Unmenschliche dieser Arbeit bei höchsten Temperaturen auf engstem Platz, zur Geltung kommt, bei der in jeder Minute jeder einzelne sein Leben und seine volle Kraft einzusetzen hat: das hier ist ja fast komfortables Arbeiten.

H.U., in: *Die Lichtbild-Bühne*, 26. Jg., Nr. 261, 4.11.1933

*

[...] Denn der Wirkung nach sind die Schrecksekunden in diesem Film das angreifendste, nicht eine letzte Kompanie der treuen Kämpfer um den Tunnel rührt und erhebt uns, kein Rebell streitet hier um eine heilige Sache – die Sensation nimmt uns den Atem. Der Menschenverlust triumphiert. Quellende Schlammflut strömt heran, die Stichflammen einer Explosion blitzen uns mit Feuerarmen und Höllenatem an, im Bauch der Erde wütet Tod und Vernichtung. Fliehende Arbeiter kämpfen eine katalaunische Schlacht, wie vom Bildhauer als Fleischklumpen an einen armseligen Eisenbahnwagen modelliert – welch scheußlicher, gemeiner Schuß, der den deutschen Werkmeister erledigt, weil er seine Kameraden retten wollte. Wie toben da Zolas Germinal-Instinkte, die Bestie im Menschen rast durch die Unterwelt der Erde... ein heroischer Film? Grausige Eindrücke – und doch heroisch und wertvoll sind zu bezeichnen: die künstlerischen Arbeitsleistungen der Techniker, die unter Bernhardts Regie wochenlang tätig waren. Eine gewaltige technische Arbeitsleistung. [...]

-r., in: *Film-Kurier*, 15. Jg., Nr. 260, 4.11.1933.

