

Kurzzinhalt

„B-52“ ist ein 109-minütiger Dokumentarfilm über die gleichnamige Militärmaschine. Die B-52 wurde 1947 entwickelt als eine extreme Waffe im Kampf um globale Hegemonie und nukleare Vormacht.

Es war das erste von Düsenmotoren angetriebene Langstreckenflugzeug und konnte während des Fluges betankt werden.

Der Bomber ist noch heute im Dienst. Es gibt zur Zeit kein Flugzeug, das so viele verschiedene Funktionen und Waffensysteme bedienen kann.



Inhalt

Der Film B-52 ist ein Dokumentarfilm über die gleichnamige Militärmaschine. Die B-52 wurde 1947 entwickelt als eine extreme Waffe im Kampf um globale Hegemonie und nukleare Vormacht. Es war das erste von Düsenmotoren angetriebene Langstreckenflugzeug und wurde zum Prototyp der modernen Luftfahrt. Der Bomber kann während des Fluges betankt werden und ist damit von überseeischen Stützpunkten unabhängig.

In allererster Linie war das Flugzeug gebaut als Träger von Kernwaffen. Bei allen amerikanischen stratosphärischen Nukleartests in den 50er Jahren wurden die Bomben von B-52 abgeworfen. Anfang der 60er Jahre wurde das Flugzeug für Tiefflüge umgebaut und mit konventionellen Bomben ausgerüstet. Es wurde extensiv im Vietnam-Krieg eingesetzt, kam im Golfkrieg, im Kosovo Krieg und in Afghanistan zum Einsatz.

Der Bomber ist auch fünfzig Jahre nach seinem ersten Erscheinen im Dienst. Es gibt zur Zeit kein Flugzeug, das so viele verschiedene Funktionen und Waffensysteme bedienen kann. Obwohl ein Produkt einer traditionellen Militärtechnologie, ist damit zu rechnen, daß das Flugzeug weitere zwanzig oder gar dreißig Jahre im Dienst bleiben wird. Kein anderes Flugzeug ist je über solch einen langen Zeitpunkt eingesetzt worden. Der Bomber ist nicht nur die exakte Parabel der Fortdauer des Kalten Krieges über sein historisches Datum hinaus, er ist auch die perfekte Metapher für die unermeßliche Macht, technische Kapazität und Produktivität einer Nation, die den Großteil des Surplus, der von der Volkswirtschaft, der Arbeit und der Intelligenz erzielt wird, in die Militärmaschinerie steckt.



Stab

Buch und Regie	Hartmut Bitomsky
Idee	Ben Nicholson
Kamera	Volker Langhoff
2. Kamera	Hugo Kroiss
Kameraassistent	Chris Laine, Bernd Wolk
Direktion	Gerhard Metz, James R. Benning
Videographie	Rebecca Baron
Regieassistent	Mike Jarmon, Rebecca Baron
Sound Editor Assistant	Erin Scott
Schnitt	Theo Bromin
Split Screen conform	Bill Petty
Video zum Film, Faz	David Hays
AVID Administration	Lisa Schoenberg
Sprecher	Hartmut Bitomsky
Studio Tonaufnahme	Craig Smith, Nathan Crow
Titel Design und Schnitt	Theo Bromin
Titel Aufnahme	Larry Fagan
Tonschnitt on-line und Mischung	Craig Smith

Technische Angaben:

entstanden in USA 1997-2000, Farbe und s/w, 35mm, 109 Min., Format Breitwand
 Uraufführung: Internationales Forum des jungen Films, Berlinale 2001

Produktion

produziert von	Hartmut Bitomsky, Albert Schwinges
Produktionsassistent	Mike Jarmon
Aufnahmeleitung	Sebastian Schmidt
Produktionsmanager	Akym St. Humbrotti
Herstellungsleitung	Albert Schwinges
Produktion	Co*Film, Big Sky Film Hamburg, Berlin, Los Angeles
in Coproduktion mit	Westdeutscher Rundfunk Köln Arte/WDR (Werner Dütsch) SFB (Jürgen Tomm) Dschoint Ventschr Filmproduktion (Werner Schweizer, Susa Katz) SRG Schweizer Fernsehen (Paul Riniker)

Gefördert durch den Beauftragten der Bundesregierung für
 Angelegenheiten der Kultur und der Medien,
 die Filmstiftung Nordrhein-Westfalen,
 die Filmförderung Hamburg und die Rockefeller Foundation.
 Verleih gefördert durch BKM und Filmförderung Hamburg.



Mitwirkende

Minot Pat Mathen, Dean Rockwell,
Casey Brown, Bill Kuydendall, Bill Wilson,
Tom Gilbert, Ed Martin, John Barbachano

Omaha Mike P. Hagel

Sleepy Hollow Roger Ferguson

Goldsboro Dusenberry, Adam Mattocks, Phil Edmundson

Albuquerque Jim Waddell

South Bend William F. Stocker, Donald J. Chase

Ha Noi Nguyen Van Cau, Doan Hoang Minh,
Pham Tuan, Vo Nguyen Giap

Dayton Wayne Pittman

Tucson Gregory O. Stanley, Gerard Fugere, Larry Kots

Chicago Ben Nicholson, David Gunkel

Dank an:

Albuquerque Sam Bono

Berlin Hans Helmuth Prinzler

Chicago Ira Epstein, Karen Rosenberg

Düsseldorf Dieter Kosslick

Goldsboro Roy Hardee, Bret Tyndall

Hamburg Reinhart Hinrichs, Fred Ihrt

Laguna Larry R. Lente

Las Vegas Derek Scammell

Los Angeles Thom Andersen, Norlynne Coar,
Matt Coolidge, Bill Hutchinson,
Nilda Jensen, Alan Sekula

Minot Dan Carroll, Darrel Kerzmann, Ian McMilian

New York Tania Blanich, Joan Shigekawa

Oklahoma City Al Clark, Ted Cook, Linda Davis,
Tom Hessling, Hank Jenkins,
Alfredia McGill, Norm Wortham

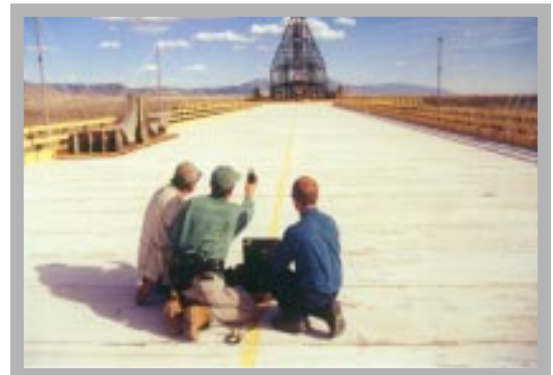
South Bend Leo Smith, Wayne Schmidt

Tucson Doug Fritz, Minda Martin,
Teresa Vandenheuvel

Valencia Rachelle Katz, Patti Palmer,
Terry Spraker, Sue Weishaar

Viet Nam Nguyen Xuan Cu, Dong Loc Memorial
Museum, Ho Si Hun, Guyen Xuan Minh,
Prof. Dr. Tran Quy, Lai Van Sinh, Ngo Van Ta

Washington D.C. Doug Thar



Der Bomber B-52

Symbol militärischer Potenz

(aus: epdFilm 4/2001)

„Der kalte Krieg ist vorbei“, sagt Hartmut Bitomsky an einer Stelle seines Films, „aber seine Waffen sind immer noch da.“ Dieser Satz ist einerseits eine nüchterne Bestandsaufnahme und andererseits ein guter Einstieg in die besondere Qualität von „B-52“. In gewisser Weise handelt Bitomskys Dokumentation wortwörtlich vom „Dasein“ dieser Waffen, das heißt vom „Dasein“ des US-Langstreckenbombers B-52.

Die Annäherung an das wohl berühmteste Symbol militärischer Potenz beschreibt auf mehreren Ebenen und aus unterschiedlichen Perspektiven eine Bewegung zwischen Nähe und Distanz. Abschreckungsgläubige und stolze Bewunderer der Perfektion des 1947 entwickelten Bombers kommen zu Wort („Er verkörpert die Stärke des Landes, seine Entschlossenheit und die Stärke des Friedens“), Konstrukteure führen seine technische Kapazität und wirtschaftliche Bedeutung vor, US-Piloten berichten von der Bombardierung Vietnams, und Vietnamesen erzählen sowohl von den tödlichen Folgen als auch von der geglückten Zerstörung einer B-52.

Ein bis heute wirksamer nationaler Mythos - „Wenn wir unsere B-52 schicken, dann weiß die andere Seite, dass wir es ernst meinen“ - und dessen Realität, seine Geschichte und dessen Folgen werden sichtbar. Eine Lebensgeschichte, die von 1947 über den Vietnamkrieg bis zu den NATO-Angriffen auf Jugoslawien führt: „Die Lebenserwartung“, erklärt Bitomsky, „beträgt 70 Jahre. Die B-52 wird weiterleben, und sie ist obsolet.“

In Bildern und Worten wird das Flugzeug somit zusehends belebter, wie ein mythischer Organismus, der neben seinem realen Körper immer auch Projektionsfläche unterschiedlicher Fantasien ist. (...) Am Ende, wenn der Blick auf das „Dasein“ der belebten Maschine uns vielleicht schon zu nahe gegangen ist, gibt Bitomsky eine Antwort. Indem wir die technische Komplexität der Maschine und die konzeptionelle Leistung seiner Erfinder (an)erkennen, wird zugleich das Missverhältnis deutlich, das zwischen der Komplexität des Geräts und der archaischen Simplizität eines Krieges als Problemlösung besteht. Die Belebung der B-52 aktualisiert die Problematik, wie wenig Erfindergeist und intellektuelle Anstrengung dahin geht, Konflikte nicht in den Krieg zu überführen.

Jan Distelmeyer



Konstruktion / Dekonstruktion

Im Zenith der letzten Hälfte des Jahrhunderts kreist eine B-52, mit Atombomben und Atomraketen bestückt, in großer Höhe, unerreichbar fern und fast unsichtbar, aber doch nah genug, um den Schatten einer schemenhaften Bedrohung auf alles zu werfen, was da unten jetzt existiert und jüngst existiert hat: unentschieden zwischen Krieg und Frieden, zwischen Abschreckungsstrategie und Aggressionslust.



Die B-52 wurde 1947 als Träger von nuklearen Waffen für den Kalten Krieg entworfen, und sie ist noch heute im Dienst, 50 Jahre nach ihrer Erfindung. Kein Flugzeugtyp ist so lange im Einsatz gewesen, und es gibt Pläne, das Flugzeug so umzubauen, daß es noch weitere 30 Jahre verwendet werden kann.

In der Vergangenheit sind mehrfach weiterentwickelte Modelle und Konstruktionen des Flugzeugs neu aufgelegt worden. Ursprünglich für Flüge in großer Höhe konstruiert, wurde das Flugzeug für den Vietnamkrieg so umgerüstet, daß es auch 100 Meter über dem Erdboden operieren konnte. Über den infernalischen Schrecken, den das riesige Ungetüm im Tiefflug ausgelöst hat, gibt es unzählige Berichte.

Wann immer neue strategische Konzeptionen für Verteidigung, Abschreckung und Angriff entworfen und auf den neuesten Stand gebracht wurden, stand das Flugzeug im Zentrum der Überlegungen. Die B-52 ist das einzige Flugzeug, das ein Hersteller dreimal an die amerikanische Luftwaffe verkaufen konnte, sagt ein sarkastischer Kommentar.

Die Entwicklung der B-52 war für die gesamte Luftfahrt von bahnbrechender Konsequenz. Der moderne Flugverkehr mit Großraum-Düsenmaschinen ist ohne die B-52 nicht denkbar.



Spezifika und Leistung

Spannweite: 55,50 m. Länge: 46,80 m. Höhe: 14,50 m. Leergewicht: 78.744,50 kg. Maximalgewicht: 204.120 kg. Maschinen: 8 Turbojets Pratt & Whitney J57-P-43 Ws von je 6.278,23 kg Schubkraft durch Wasser-Alkohol Injektion. Geschwindigkeit: max. 1.020,80 km/h. Reichweite: 13.420,80 km. Flughöhe: max. 14.820 m. Bewaffnung: 4 Maschinengewehre 12,5 mm Kaliber, zuzüglich Bomben. Besatzung: 6 Mann. Die erste Idee für das Flugzeug entstand 1947 in einem Hotelzimmer, als sich ein paar Männer trafen, um das machtvollste Instrument auszudenken, das in den Dienst des Kalten Krieges gestellt werden könnte.

Der erste Rohentwurf des Flugzeugs, der dabei entstand, ähnelte bereits so ziemlich dem Modell, das schließlich gebaut wurde: mit hoch an den Schultern ange-setzten Flügeln, die müde bis fast auf den Boden herabhängen und sich dann im Flug um 30 Grad aufrichten.

Die B-52 und die Bombe

Die B-52 war dafür konstruiert, in großer Höhe zu fliegen und Atombomben abzuwerfen (obgleich sie niemals eine Atombombe in einem Kriegsakt abgeworfen hat). Die enorme Flughöhe war notwendig, um das Flugzeug möglichen Angriffen zu entziehen - aber auch, um im Falle eines Abwurfs den Folgen der Detonation und der Bestrahlung zu entkommen.

Jede hochentwickelte Waffe distanziert den Waffenbenutzer von seinem Angriffsziel, und je größer die Distanz ist, umso metaphysischer wird die Benutzung der Waffe und umso abstrakter das Ergebnis ihrer Benutzung. Bekanntlich fühlen Besatzungen von Bomberflugzeugen keine Reue und hegen kaum moralische Bedenken gegen den Einsatz ihrer Waffen.

Später wurde die B-52 umkonstruiert, damit sie auch im Tiefflug verwendbar war und Ziele genauer anfliegen konnte. Das wurde im Vietnamkrieg mit der Entscheidung, keine Nuklearwaffen einzusetzen, notwendig.

Die Bombenlast von 24 B-52 Flugzeugen entspricht einer Atombombe. Die B-52 flog Tausende Angriffe in Vietnam. Wieviele Bomben abgeworfen wurden? Vermutlich entsprechen sie vielen Atombomben.

Militärsachverständige wissen, daß ungeachtet der physischen Vernichtungskraft von Bombardements aus der Luft der moralische Effekt auf die Bevölkerung kontrovers ist. Der Bombenterror im Zweiten Weltkrieg trieb die verbitterten deutschen Bombenopfer gleichsam in die Arme der Naziführung. Weil die Distanz zum bombardierenden Feind so groß ist, werden die Gründe für den Angriff abstrakt und unverständlich.

Mit der Atomwaffe wurde das Prinzip der Abschreckung in die militärische Strategie eingeführt. Doch anstelle Frieden zu garantieren, hat die Atomwaffe tatsächlich die Schwelle der Kriegsbereitschaft gesenkt. Die Vielzahl regional begrenzter Kriege in den letzten fünfzig Jahren beweist mehr als zur Genüge, daß ein Krieg unterhalb des Einsatzes atomarer Waffen als akzeptabel erscheint.

Und so ist das dann zu dem resignierten Oxymoron gekommen, daß man mit der Bombe zu leben lernen muß. Man hat es gut gelernt.



Vietnam Tribunal, Stockholm

aus: Peter Weiss „Notizbücher 1971-1980. Erster Band“, Ffm. 1981, S. 89 ff.

„Die beiden vietnamesischen Mädchen, das weiße Band der Trauer ums Haar, Zeuginnen des Massenmords, wartend am Tisch, die Gesichter gezeichnet von unendlichem, namenlosem Leid. (...)“

Bui Thi Bich Mai, 14 Jahre, Provinz Than Hoa.

Am Morgen des 12. Mai dieses Jahres kam mein Vater morgens von seiner Arbeit zurück.

In der Nacht war unser Dorf bombardiert worden. Mein Vater und ich suchten nach den Überresten unserer Angehörigen. Die Leiche meines Großvaters fanden wir 20 Meter vom Haus entfernt. Etwa ebenso weit war meine Mutter geschleudert worden. Nur an einem Kleidungsstück konnte ich sie wiedererkennen. (weint) Meine Schwester hatte den halben Kopf verloren. Auch der Kopf meines jüngeren, zwölfjährigen Bruders war zerschmettert. Meinem jüngsten, vierjährigen Bruder waren alle Glieder abgerissen. Elf Mitglieder unserer Familie waren in dieser Nacht umgekommen. Sieben Verwandte leben noch. Wir verließen das Dorf. Alles was wir besaßen blieb dort zurück. Unsere Nachbarn halfen uns. Pham Thi Hoan, 20 Jahre alt, ein Dorf in der Nähe Haiphongs.



Der Angriff kam nachts, am 16. April. Wir hatten alle geschlafen. Ich lief hinaus, um nach meinem Mann, meinen Kindern zu suchen. Ich rief, hörte ringsum Rufe und Schreie.

Als es hell wurde, fand ich die Leiche meines Schwiegervaters. Ich suchte weiter nach meinen Angehörigen. Fand die zerfetzte Leiche meiner Schwiegermutter. Dann fand ich die Leiche meines Mannes. Er war 26 Jahre alt. Er war weit in den Garten geschleudert worden. Ein Baum war über ihn gefallen, hatte ihm das Gesicht zerdrückt.

Mein dreijähriger Sohn war 25 Meter vom Haus weg geschleudert worden. Ich verlor das Bewußtsein. Meine Nachbarn halfen mir, meine Familie zu begraben. Von unserer Hütte war nichts übriggeblieben. Ich fand das Halstuch meines Mannes, fand auch einen Hut meines Kindes, und ein Spielzeug, einen kleinen rosafarbenen Gummifisch (zeigt den Gegenstand).“

Verluste

Am 17. Januar 1966 kollidierte nahe Palomares in Spanien die B-52 G No. 58-0256 von der Einheit 68 BW während eines Lufttankmanövers mit dem Tankflugzeug und stürzte auf ein kleines Dorf. Andere Quellen berichten, der Absturz habe sich am 19. Januar 1966 ereignet. Insgesamt fielen dabei vier Atombomben aus dem explodierenden Wrack. Das Plutonium der Zünder verseuchte das Dorf. Ein paar Tage später erschien, von Franco gesandt, der spanische Innenminister und nahm ein Bad im Mittelmeer, um die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß keinerlei Gefahr für sie bestünde. Mit dabei war der amerikanische Botschafter, der beim Abtrocknen sagte: „If this is radioactivity, then I love it“ („Wenn das Radioaktivität sein soll, dann liebe ich es“).

Gleichwohl kauften die Vereinigten Staaten das gesamte Gelände auf und errichteten einen großen Zaun darum. Das obere Erdreich wurde abgetragen und nach Amerika verschafft. Das Dorf ist noch bewohnt, aber die Bewohner fühlen sich auch nach mehr als 30 Jahren immer noch von dem Vorfall betroffen und haben unter den Folgen zu leiden.

Zwei Jahre später, am 21. Januar 1968, zerschellte die B-52 G No. 58-0188 von der Einheit 380 SAW sieben Meilen Südwest von Thule, Gronland, auf dem Eis der

North Star Bay mit vier Wasserstoffbomben an Bord bei 40 Grad Celsius unter Null in arktischer Nacht. 500 Meter rutschte das Wrack brennend über das Eis und explodierte. Ein Feuer in der Kabine hatte den Absturz verursacht.

Fragmente aller vier H-Bomben wurden gefunden, aber die nuklearen Bauteile waren unter dem Eis verschwunden. Ihre Sprengkraft: eine Million Tonnen TNT, eine Zerstörungskraft größer als alle Bomben, die in den beiden Weltkriegen, Korea und Vietnam abgeworfen wurden.

Wiederum hatten die Plutoniumzündler die Umgebung der Absturzstelle verseucht. Es war ein Jagdgebiet der Eskimo. Einer von ihnen hatte als Augenzeuge den Absturz erlebt und konnte die amerikanische Rettungsmannschaft an den Ort des Unglücks führen. Vier Besatzungsmitglieder konnten, zum Teil schwer verletzt, gerettet werden.

Die nuklearen Sprengteile sind immer noch unter dem Eis verschwunden. Das heißt aber nicht, daß sie nicht mehr existieren - sie werden nur nicht mehr wahrgenommen.

Ich muß an den Eskimo Nanuk denken, der unter der Arktis verhungerte, und ich denke an Flaherty, der sich dafür kritisieren lassen mußte, daß er Nanuks Jagdspeer so ausführlich zeigte, obwohl der Speer gegen Börsenmakler und Spekulanten von keinem Nutzen sei.

Heute ist der Großteil der Armada der Stratofortresses (wie die B-52 genannt werden) in der Wüste von Arizona nahe Tucson abgestellt und wartet darauf, verschrottet zu werden. Die Wüstenluft ist trocken, das Metall der Flugzeuge rostet nicht.

AMARC

1985 wurde das Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC) in Tucson, Arizona aufgemacht. Mehr als 600 Leute sind dort derzeit beschäftigt. Sie holen aus den übergebenen Maschinen heraus, was zu gebrauchen ist. Alles, was explodieren kann, wie zum Beispiel die Schleudersitze; alle Instrumente, die noch einen Wert haben, jeden Gegenstand, der militärischer Geheimhaltung unterliegt.

Was wiederverwendet werden kann, wird zurück in die Lager des militärischen Nachschubs verbracht. Das AMARC erwirtschaftet auf diese Weise pro Jahr rund eine halbe Milliarde Dollar Gewinn.

Im Anschluß daran werden auf der Preservation Farm die ausgenommenen Körper der Bomber von jedlichem Öl und Treibstoff entleert. Die Öffnungen der Düsenaggregate werden verschlossen; jedes Schloß, jeder Riegel, alle Nähte und Öffnungen werden mit einem Plastikspray versiegelt, um das Flugzeug luftdicht abzuschließen und innen vor Sand, Staub und Regen zu schützen. Danach wird es hinaus in die Wüste geschleppt, wo es entweder auf Wiederverwendung oder auf Verschrottung wartet.

250 (zweihundertfünfzig) B-52 - also ein Drittel der ursprünglichen B-52 Flotte - warten dort auf die Verschrottung. Es ist ein beeindruckendes Bild von Macht und Überfluß, von Vergeudung, Verschleiß und Planlosigkeit.



Wie diese riesigen Maschinen dort ihrer Vernichtung oder künftigen Dienste entgegenharren: der Glanz einer vergangenen Epoche der letzten 50 Jahre endet in einem Elend, das nichtsdestotrotz von Macht und Können zeugt, und eben dadurch von der Vergeblichkeit der Anstrengung der vielen Menschen spricht, die an die militärische Notwendigkeit und an den politischen Sinn einer Sache geglaubt haben, die jetzt stillschweigend und hingeduckt ihrem Ende anheimgegeben wird, als sei gleichsam noch gar nichts geschehen.

Aber die Maschinen werden mit einer idiotisch direkten Brutalität vernichtet. Zuviel von der Zerstörungskraft, deren Mittel und Sinnbild die B-52 einst gewesen war, ist noch in ihrer eigenen Zerstörung präsent.

HVF West

Die große Corporation Huron Valley Steel Fritz erhielt vor ein paar Jahren den Zuschlag zur Verschrottung der B-52 Flotte und gründete sogleich in Tucson eine Tochterfirma, die HVF West. Auf ihrem Gelände gleich neben der Airbase stapeln sich unterdessen die Rümpfe und Flügel der zergliederten Flugzeuge vier- und fünffach übereinander.

Bevor die einzelnen Rumpfteile völlig zerrissen und dann im Schredder kleingemahlen werden, holt man aus ihnen alles heraus, was irgendeinen Wert hat. Das Gummi der Räder und der Tankschläuche im Flügel wird kleingehackt und später dem Asphalt für den Straßenbau beigemischt. Die sich durch das ganze Flugzeug verzweigenden Kabelbäume haben eine Länge von insgesamt 37 Meilen. Die Kabel werden von der Plastikhaut befreit, und dann wird das Kupfer eingeschmolzen.

Alle Steckkontakte sind, wegen der guten Leiteigenschaften, aus Silber und Gold gefertigt. Eine Edelmetallschmelzerei hat sich ein paar Grundstücke weiter eingerichtet.

Manchmal sind von der AMARC geheime oder militärisch bedeutsame Teile vergessen worden, hier werden sie nicht übersehen. Es finden sich immer Käufer dafür. Besonders kunstvolle Exemplare von Nose Art werden herausgetrennt und an Sammler weiterverkauft.

Wenn nicht Wertvolles, das ganz zu bleiben hätte, mehr übrigbleibt, tritt der Tomatshu Caterpillar in Aktion. Er fährt auf seinen Panzerketten an das Wrackteil heran, und seine Greifer aus Titan stoßen ins Aluminium hinein. Es macht ein schreckliches Geräusch. Das Flugzeug wird buchstäblich zerfetzt. Am Ende bleiben verbogene, verdrehte Aluminiumplatten übrig, handtellergroß. Ein Schredder mahlt diese Teile noch kleiner. Sie werden von Lastern nach Los Angeles zur Schmelzerei gefahren.

Das Metall der Kästen, die die Flügel mit dem Rumpf verbinden, ist so widerstandstark, daß es nicht zerstört werden kann. Früher wurde diese Vernichtung durch Satellitenbeobachtung verifiziert. Heute überzeugt sich, zwei- oder dreimal



im Jahr, eine russische Militärdelegation an Ort und Stelle vom Vorgang. Es ist eine Sache größter Geheimhaltung, ein militär-touristisches Ritual.

Es gibt Sammler, die die Schleudersitze der Piloten in ihre Partykeller stellen. Die Nose Art von den Kanzeln der Flugzeuge wird zu hohen Preisen gehandelt. Der Verein Confederate Airforce (man bemerke die Rebellenkonnotation) kauft alte Flugzeuge auf, um sie zu reaktivieren und wieder in einen nostalgischen Dienst zu stellen. Es gibt Künstler, die aus Flugzeugrelikten Kunstwerke machen. Nancy Rubin, John Chamberlain, Ben Nicholson.

Noch im Zustand der absoluten Zerstörung ist zu sehen, dass die Flugzeuge Geräte vollkommener Zweckhaftigkeit sind. Alles ist im Maßstab äußerster Genauigkeit und Präzision ausgeführt. Jedes Detail zeigt an, dass es auf dem höchsten Stand der technischen Kapazität produziert worden ist.

Es gibt keinerlei Anzeichen von Improvisation, Irrtum oder Zufälligkeit, nichts ist vorläufig, behelfsmäßig oder nur halb gelöst. Das Flugzeug markiert die Außengrenze des Sachverstands der zeitgenössischen Technologie. Es ist das, was heute und jetzt menschliches Ingenium in der Verbindung mit technischen Instrumenten an Perfektion erreichen kann. Man kann das vermutlich von keinem anderen Gegenstand sagen, der in den letzten fünfzig Jahren hergestellt worden ist.

Und deshalb ist die B-52 nicht nur als ein Mittel von Strategie und Kriegsführung zu betrachten. Sie ist in der Tat eine regelrechte Parabel, nicht nur für die gegenwärtige amerikanische Kultur, die nun schon das halbe letzte Jahrhundert diktiert: sie ist der Gipfel der Potenz der westlichen Zivilisation, die Verbreitung von Schrecken wie Sicherheit umfaßt, machtvollen Wohlstand und mutloses Elend, ängstliche Hegemonien, bedenkenlose Verschwendung.

Und sie ist eine schon exemplarische Metapher für die Produktivität dieser Zivilisation, die jeden Surplus, der von der Arbeit und der Intelligenz und den neuesten Erfindungen erwirtschaftet worden ist, in eine militärische Maschinerie investiert.



Hartmut Bitomsky

Biografie

Hartmut Bitomsky wird 1942 in Bremen geboren. 1962 bis 1968 studiert er an der Freien Universität Berlin, ab 1966 auch an der Deutschen Film- und Fernsehakademie Berlin, von der er 1968 zusammen mit anderen Kommilitonen wegen politischer Aktivitäten relegiert wird.

Seit 1970 ist er freiberuflich als Schriftsteller, Regisseur und Produzent tätig und unterrichtet an Hoch- und Kunsthochschulen. Bitomsky ist Autor des Buches „Die Rote des Rots von Technicolor“ (1972) und zahlreicher anderer Publikationen.

1973 gründet er seine Produktionsfirma „Big Sky Film“.

Von 1974 bis 1985 ist er Mitherausgeber und Autor der Zeitschrift „Filmkritik“.

Zweimal wird Bitomsky mit dem „Adolf-Grimme-Preis“ ausgezeichnet: 1987 für „Reichsautobahn“ und 1989 für „Der VW Komplex“.

1989 Auszeichnung mit dem Sonderpreis des Kultusministers des Landes Nordrhein-Westfalen für „Das Kino und der Tod“.

Seit 1993 lehrt Hartmut Bitomsky am California Institute of the Arts und ist dort Dekan der School of Film/Video.

Filmografie

- 1966 Das Vöglein
- 1967 3000 Häuser
- 1968 Johnson & Co. Oder Der Feldzug gegen die Armut
- 1970 Die Teilung aller Tage *mit Harun Farocki*
- 1971 Eine Sache, die sich versteht *mit Harun Farocki*
- 1973 Kressin und...
Einmal wirst auch Du mich lieben *mit Harun Farocki*
- 1974 Kino/Kritik
Call Girls
- 1975 Auf Biegen oder Brechen
Unter einem Himmel schwarz von erloschenen Bränden schwarz
- 1976 Der Schauplatz des Krieges. Das Kino von John Ford
Das Goldene Zeitalter der Kinematografie *mit Werner Dütsch*
Humphrey Jennings
- 1977 Karawane der Wörter
- 1979 Kulturrevue
- 1981 Highway 40 West
- 1983 Deutschlandbilder *mit Heiner Mühlenbrock*
- 1986 Reichsautobahn
- 1987 Infrastruktur Berlin/West
- 1988 Das Kino und der Tod
- 1989 Der VW Komplex
- 1990 Isaak Babel - Die Reiterarmee
- 1991 Das Kino und der Wind und die Photographie
Kino Flächen Bunker
- 1992 Die UFA
- 1993 Imaginäre - Der Baumeister Hans Scharoun
- 1995 Playback
- 2001 B-52

