

# Lumière, der Zug und die Avantgarde

Von Christa Blümlinger

In den Archivkunstfilm DAL POLO ALL'EQUATORE (1986) von Yervant Gianikian und Angela Ricci Lucchi fährt ein Zug aus dem frühen Kino ein. Dieser Zug taucht wie ein Leitmotiv immer wieder auf, als ob er uns durch den ins Innere der Einzelbilder dringenden Avantgardefilm führte, um die einzelnen Kapitel über weite Expeditionen und Eroberungen zu strukturieren [1], die bereits im zugrunde liegenden Kompilationsfilm gleichen Titels angelegt sind. Mit der Figur der Lokomotive wird hier ein Aspekt des formalen Verfahrens des Films – Verlangsamten, Stillstellen, Wiederankurbeln – metaphorisch dargestellt. Die beiden Maschinen Dampflok und Projektor tragen denn auch das Prinzip der Wiederholbarkeit und der Verfügbarkeit in sich: Sie werden angeworfen, in Bewegung gesetzt, halten inne und beginnen von neuem zu rotieren.

Mit einem Zug hat die Geschichte des Kinos angehoben, und es ist, als fahre dieser Zug seither immer wieder neu in die Filmgeschichte ein; als ewiger Wiedergänger durchzieht er die Lumière-Filme und deren Geisterfahrten, er treibt die *phantom rides* des frühen Kinos an und wird schließlich mit offenen Armen von der filmischen Avantgarde aufgenommen, als eines der Ursprungsmotive des Kinematografen, das wie kaum ein anderes die Auseinandersetzung mit einer modernen Erfahrung von Visualität erlaubte. So ist es kein Zufall, dass sich die Entwicklung einer eigenständigen visuellen Sprache des Films an den Eisenbahnsequenzen des frühen Films, aber auch des avantgardistischen Kinos der 20er Jahre weiterverfolgen lässt (man denke an Dziga Vertov, Abel Gance oder Henri Chomette). Noch Jean Renoir [2] betonte in Zusammenhang mit *LA BÊTE HUMAINE* (Bestie Mensch; 1938) – dessen Beginn eine kleine Bewegungsstudie für sich ist, durch die eine Lokomotive als Figur eingeführt wird –, dass die Faszina-

tionkraft der Eisenbahn und der Lumière'schen Filme bis in die 30er Jahre reichte. Und wenn Maurice Pialat fast hundert Jahre nach *L'ARRIVÉE D'UN TRAIN À LA GARE DE LA CIOTAT* und vierzig Jahre, nachdem Renoir einem ähnlichen Projekt entsagt hat, seinen Film *VAN GOGH* (1991) mit der Einfahrt eines Dampf betriebenen Zuges in einen französischen Bahnhof beginnt, dann ist dies kein postmoderner Schnörkel, sondern die cinéphile Geste eines Filmemachers, der über den ersten Film sagt, er sei der beste gewesen [3], und der seiner Reflexion über Malerei ein Emblem der Wahrnehmungswelt des ausgehenden 19. Jahrhunderts einverleiht, das wie kaum ein anderes für den visuellen Wandel steht.

Eisen-, Untergrund-, und Straßenbahn sind dem frühen Film als Zeichen der Modernisierung eingeschrieben, im Sinne von so genannten subjektivem Erfahrungswandel oder, weiter gefasst, von breiten sozialen, ökonomischen und kulturellen Veränderungen. Dies wurde in zahlreichen Studien über die Kulturgeschichte von Telegraf und Telefon, von Eisenbahn und Automobil, von Fotografie und Kinematografie beschrieben. Von all diesen Emblemen der Modernität, so argumentieren etwa Leo Charney und Vanessa R. Schwartz [4], hat keines den Zeitraum seines anfänglichen Aufkommens erfolgreicher als das Kino verkörpert und gleichzeitig transzendiert.

Die Eisenbahn steht für den Verlust des als lebendige Kontinuität erfahrenen Reiseriums, denn sie dient dazu, einen Zwischenraum zu überspringen und zu durchfahren. Dabei fungiert der Zug – wie das Kino – als Blick anordnende Maschine und Erzeuger von Linearität und Bewegung. Es gibt also eine apparative Verwandtschaft zwischen Kino und Eisenbahn, oder vielmehr den Maschinen, die beiden eingeschrieben sind: Lokomotive, Waggon und Projektor. Wie die Eisenbahn konsti-

tiert das Kino einen neuen Zeitraum, der auf der Zerstörung der traditionellen Zeiträume beruht, aber auch an neue Werte gebunden ist, an die Lust auf Beschleunigung, auf die Entdeckung fremder Welten und an den Verlust der Wurzeln. Der panoramatische Blick des Bahnreisenden, wie er von Wolfgang Schivelbusch wegweisend beschrieben wurde, setzt sich im Kino fort als das, was Jacques Aumont in seiner Geschichte des Zusammenhangs von Malerei und Film das »variable Auge« genannt hat [5]. Als unbewegter Reisender, an dem ein gerahmtes Spektakel, die durchfahrene Landschaft, vorbeizieht, bereitet der Bahnfahrer des 19. Jahrhunderts den Zuschauer des Kinos der Massen vor. Dieser mit dynamischen, bewegten und panoramatischen Ansichten konfrontierte Reisende muss durch die Geschwindigkeit den Verlust des Vordergrunds hinnehmen [6], die Eisenbahn erscheint als Raum und Zeit vernichtende Kraft.

Die Einführung der Eisenbahn in den Film erlaubt die Wahrnehmung von zwei Formen filmischer Bewegung: zum einen auf den Zuschauer zu oder am Zuschauer vorbei, das heisst als Bewegung im Bild; und zum anderen aus der Sicht der Lokomotive oder des Reisenden im Zugabteil, als Bewegung des Bildes. Diese zweite Figur hat sich in Reisefilmen des frühen Kinos in Form von so genannten *phantom rides* eingeschrieben und trägt in den zahlreichen Lumière-Filmen den Titel »Panorama d'un train«. Tom Gunning hat solche im Gefolge der Lumière- und Edison-Filme entstanden, einfachen, die »vorgefundene« Natur oder Kultur als *Sehenswürdigkeiten* beschreibenden Filme, deren Modell zwischen 1906 und 1916 einigermaßen stabil blieb, als »Ansichten« bezeichnet [7]. Dem »Kino der Attraktionen« sind diese Filme deshalb zugeordnet, weil sie immer einen besonderen Blickpunkt wählen oder als Blickfang dienen, womit die Zurschaustellung und die Befriedigung der Schaulust betont werden. Die enorme Faszinationskraft der Ansichten liegt nach Gunning vor allem in der durchgängigen, oft komplexen Erforschung des Blicks jenseits dramatischer Strukturen, was aber auch den zwiespältigen Voyeurismus des Betrachters, Touristen, Kolonialisten, Filmemachers offen zutage treten lässt [8].

Die Verwandtschaft des *panoramatischen* Blicks aus dem Abteifenster mit dem Kino hat Lynne Kirby herausgearbeitet [9]. Sie wird an einem von Schivelbusch zitierten Reisefeuilleton besonders deutlich, das Benjamin Gastineau 1861 verfasste und den Titel *La vie en chemin de fer* trägt:

»Die Dampfkraft, dieser machtvolle Maschinist, verschlingt einen Raum von 15 Meilen pro Stunde und reißt dabei die Kulissen und Dekorationen mit sich; sie verändert in jedem Augenblick den Blickpunkt, sie konfrontiert den verblüfften Reisenden hintereinander mit fröhlichen und traurigen Szenen, burlesken Zwischenspielen, mit Blumen, die wie Feuerwerk erscheinen, mit Ausblicken, die, kaum dass sie erschienen sind, schon wieder verschwinden« [10].

Diese Beschreibung einer Struktur visueller Präsentation scheint die heterogen zusammengesetzten Vorstellungen des frühen Kinos genau zu treffen. Sie hebt außerdem das Panorama in seiner mediengeschichtlichen Vorreiterrolle hervor [11]. Eisenbahn und Panorama finden sich denn bezeichnenderweise vielen Titeln der Lumière-Filme eingeschrieben, als Verweis auf eine Vorgeschichte kinematografischer Sehweise: »Panorama, pris d'un train ...« (»Panorama, von einem Zug aus aufgenommen ...«)

Kaum eine Maschine hat als Wahrnehmungsdispositiv das Kino derart vorweggenommen wie die Eisenbahn. Das Attraktionsmedium und das Transportmittel entwickeln sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den gemeinsamen sozialen und kulturellen Feldern von Technologie, Tourismus, öffentlichem Schauspiel und Fotografie, beide beruhen auf der Institutionalisierung einer standardisierten Zeit [12]. Wie Kirby ausführt, entwickelte das frühe Kino seine Anziehungskraft im Verein mit der Eisenbahn, im Hinblick auf deren Ausstellungspraktiken, aber auch in Bezug auf Topoi, Darstellungsmodi und Handlungsmuster [13]. Nach Kirby konvergieren Eisenbahn und Kino am genauesten in der Wahrnehmung des Zuschauers und des Fahrgastes: Beide schaffen einen Touristen, einen visuellen Konsumenten, einen panoramatischen Betrachter, ein zutiefst instabiles Subjekt. Diskontinuität, Schock und Suggestibilität kenn-

zeichnen dessen Erfahrung. Mit dem ständigen Entzug des Gesehenen trat eine Verunsicherung hinsichtlich der bildlichen Darstellung ein. Im Kino vermittelt sich diese Verunsicherung über hohe Geschwindigkeit, die daraus folgende erhöhte Anzahl von Eindrücken, die Desorientierung sowie den permanenten Ortswechsel. Nicht zu unterschätzen ist dabei der Umstand, dass die neuen Transportmittel und Medien einen verstörenden Zuwachs an physischer Gefahr und an Stimulation der Nerven mit sich brachten [14]. Georg Simmel charakterisiert diese moderne Wahrnehmung für die Großstadt als eine »*Steigerung des Nervenlebens*, die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke hervorgeht« [15].

### Avantgardefilm und frühes Kino: Das Paradigma der Wiederholung

Den von Simmel beschriebenen Erfahrungswandel zeigt Ernie Gehr nunmehr klassischer Found-Footage-Film EUREKA (1974) anhand einer zu Beginn des 20. Jahrhunderts gedrehten und von Gehr achtfach verlangsamt dreiminütigen Straßenbahnfahrt durch San Francisco auf. Die Komplexität einer modernen Stadtlandschaft eröffnet sich dem heutigen Zuschauer durch einen gezielten temporalen Eingriff des Avantgardefilmers. Diese archäologische Arbeit zeigt die Zeit, wie Tom Gunning pointiert schreibt, »als ungesehene, Raum verschlingende Energie« [16]. Gehrs Gestus kommt nicht von ungefähr. Wie sehr sich der jüngere Avantgardefilm des frühen Films besinnt, um grundlegende Fragen des Kinos zu erkunden, darauf haben neben Gunning unter anderen William Wees und Bart Testa hingewiesen [17]. Im Folgenden soll dieser Zusammenschluss an einem symptomatischen Strukturprinzip diskutiert werden.

Das analytische und ästhetische Potenzial des zeitgenössischen Found-Footage-Films kann am Prinzip der Wiederholung aufgezeigt werden, als



L'ARRIVÉE D'UN TRAIN À LA GARE DE LA CIOTAT

ein formales Prinzip des Avantgardefilms, das sich durch die Geste der Wiederaufnahme und des Zitats verstärkt. Betrachtet man die Frage historisch, so lässt sich diese Struktur bis zum Beginn des Kinos zurückverfolgen. So hatten etwa die einminütigen Lumière-Filme, wie Thomas Elsaesser hervorhebt, bereits eine geschlossene Struktur, weil sie wiederholbar sein sollten, da sie in der zeitgenössischen Vorführpraxis mehrmals hintereinander gezeigt wurden [18]. Die Wiederholung, so meine These, ist außerdem eine Figur, die durch das Dispositiv der Eisenbahn unterstützt wird.

Dabei unterscheide ich anhand einer Auswahl von Found-Footage-Filmen, die sich mit dem Motiv des Zuges beschäftigen [19], drei Typen von Wiederholung:

- 1) Wiederholung als Strukturmerkmal der kinematografischen Projektion (am Beispiel von Ken Jacobs).
- 2) Figurative Wiederholung und Narrativisierung des Dispositivs der Eisenbahn als Teil der Vorgeschichte des Kinos (Bill Morrison).
- 3) Das ikonografische Nachleben der ersten filmischen Einfahrt eines Zuges (Al Razutis und Peter Tscherkassky).

Der Rückgriff des zeitgenössischen Avantgardefilms auf das frühe Kino und insbesondere auf die Filme der Lumières soll im Hinblick auf diese drei Formen von Wiederholung exemplarisch an Found-Footage-Arbeiten der genannten Filmemacher diskutiert werden.

### Erste Variante: Abspielen/Abspulen (Ken Jacobs)

Ken Jacobs, der als einer der ersten Künstler der zweiten Avantgardefilmbewegung den frühen Film neu entdeckte und bewertete, und damit gewissermaßen von künstlerischer Seite einen Paradigmenwechsel in der Filmgeschichtsschreibung begleitete, arbeitet seit den 60er Jahren mit gefundemem Material aus der Paper Print Collection der US-Library of Congress, wo viele amerikanische Filme bis 1912 in Form von Einzelbildreproduktionen auf Papier zur Wahrung des Urheberrechts von den Produzenten deponiert wurden und so bis heute erhalten geblieben sind. TOM, TOM, THE PIPER'S SON (1969), Jacobs' monumentale Studie eines frühen Chase-Films von Billy Bitzer, ist mittlerweile ein Klassiker des Found-Footage-Films und eine der herausragenden Detailstudien der frühen *Mise-en-scène*. Schon dieser Film [20] arbeitet mit dem Prinzip der Wiederholung: Zu Beginn und am Ende wird der Ursprungsfilm einmal ganz gezeigt, um dazwischen wieder und wieder in einzelne Szenen und räumliche Details zerlegt, verlangsamt und vergrößert zu werden, in einer Folge von figurativen Variationen, die bis zum Schnelllauf reichen, der die gegenständlich-theatrale Darstellung in die Abstraktion kippen lässt.

In den 90er Jahren entstand im Rahmen von Jacobs' THE NERVOUS SYSTEM-Projekt, das die konventionelle Filmwahrnehmung mit verschiedenen optischen Apparaten, filmgestalterischen Methoden und Projektionseffekten dreidimensional zu erweitern sucht, eine Reihe von Filmen, die aus Material früher Ansichten von Eisenbahnfahrten montiert sind und die als Performance unter dem Titel FROM MUYBRIDGE TO BROOKLYN BRIDGE (1996) hintereinander gezeigt wurden [21]. Jacobs dringt hier nicht ins Innere der Einstellungen, er verlangsamt und beschleunigt nicht wie in TOM, TOM, THE PIPER'S SON oder in früheren NERVOUS SYSTEM-Performances. Auch begnügt er sich nicht mit dem Gestus des Ready Made, wie er ihn mit PERFECT FILM (1985) vorführte, den er *tel quel*, so wie er ihn in einem Abfalleimer gefunden hatte, zum (künstlerischen) Film erklärt hatte. Vielmehr schafft er mit dem Prinzip der variierten Wieder-

holung, Dopplung und Spiegelung ein System von bildlichen Permutationen. Obwohl der Körper des Ausgangsfilms nicht verändert oder umgeschnitten wird, handelt es sich hier um eine Neugestaltung. Der Originalfilm kann als Ganzes in der aus seiner materiellen Umkehrbarkeit und Wiederholbarkeit folgenden Komplexität neu betrachtet werden.

Jacobs' neu gestaltete Reisefilme, wie er sie innerhalb seiner NERVOUS SYSTEM-Performances präsentiert, entsprechen der modernen Wahrnehmung der Jahrhundertwende, wie Walter Benjamin sie beschreibt: voller unerwarteter Gegenüberstellungen, zufälliger Begegnungen, vielfältiger Sinneseindrücke und unvorhersehbarer Bedeutungen. Modern ist der Ansatz von Jacobs auch im Sinne der Arbeitsmethode von Benjamin, der sein unvollendet gebliebenes *Passagenwerk* als »literarische Montage« beschrieb: »Ich habe nichts zu sagen. Nur zu zeigen«, schreibt Benjamin, dem es in seinen Montagen darauf ankommt, die Lumpen, den Abfall »auf die einzig mögliche Weise zu ihren Rechten kommen zu lassen: sie verwenden« [22]. Ganz im Sinne von Benjamin verleiht Jacobs diesen frühen, lange Zeit vergessenen und marginalisierten Filmen einen neuen Ausstellungswert und eine neue Wahrnehmbarkeit. Diese entsteht bei Jacobs durch die Reproduzierbarkeit und die damit verbundene dreifache Variabilität eines Films, erstens in Bezug auf das Kopierverfahren, zweitens in Bezug auf die Ausrichtung der Projektion und drittens hinsichtlich des Abrollens des Films im Projektor. Ein Film ist mehrfach und verkehrt abspielbar, eine Kopie ist gegenüber ihrem Negativ in mehrere Richtungen invertierbar.

Eine Art Vorstudie zu den Eisenbahnfilmen aus dem besagten NERVOUS SYSTEM-Zyklus der 90er Jahre zeigt bereits die Vielfalt des Verfahrens. Ken Jacobs' OPENING THE NINETEENTH CENTURY: 1896 (1990) entstand auf Grundlage von Lumière-Filmen, die die ersten Kamerafahrten der Filmgeschichte präsentierten: Filme, die von den Kameramännern Promio, Mesguich und Dubreuil unter anderem in Paris, Kairo und Venedig um 1895 von Tramways, Zügen und Schiffen aus aufgenommen wurden [23]. Die Anwendung des 3-D-Pulfrich-Verfahrens erlaubt eine verstärkte dreidimensionale Wahrnehmung des Materials.

Jacobs' Film ist um seine Mittelachse gespiegelt, ein Prinzip, das bereits in der Umkehrbarkeit des Lumière'schen Kinematografen begründet liegt, gleichzeitig Aufnahme- und Projektionsapparat zu sein, und das Jacobs bereits in früheren Filmen angewendet hat [24]. Die Spiegelung, darauf deutet der Titel hin, ist nicht bloß räumlich, sondern auch als zeitliche Perspektivierung zu verstehen, als »Rückblick« ins 19. Jahrhundert. *OPENING THE NINETEENTH CENTURY* hat eine exakt symmetrische Struktur: Erst laufen neun Filmfragmente in einer Bewegung von rechts nach links und alternierend »normal« und »rückwärts« ab, dann gibt es – im Schwarz einer Tunneldurchfahrt – ein rotes Lichtsignal, das den Zuschauer anweist, seinen 3-D-Filter vor das andere Auge zu halten. Die gesamte Montage wiederholt sich von da an genau umgekehrt in einer Bewegung von links nach rechts, und was zuerst als kontrastreich wahrgenommen wurde, bekommt nun den Effekt eines Reliefs. Dass Jacobs die Umkehr im Tunnel setzt, ist kein Zufall: Als symmetrisches Motiv der Eisenbahnfahrt (Einfahrt/Ausfahrt und Licht/Dunkel/Licht) gibt dieser geradezu die Reversibilität vor. Zudem steht der Eisenbahntunnel für den Schwindel der modernen Wahrnehmung, er präfiguriert geradezu die progressiv entstehende Großaufnahme im Kino [25], als auf uns zurasender und uns überwältigender schwarzer aufgehender Schlund.

Die Rückwärtsbewegung in *OPENING THE NINETEENTH CENTURY* erzeugt nicht bloß eine einfache Wiederholung und Spiegelung, sondern erlaubt dem Zuschauer, einige der Fahrten, die zuvor spiegelverkehrt oder auf den Kopf gestellt abgelaufen waren, nun in ihrer realistischen Illusion zu sehen. Und umgekehrt: Was zuvor nicht entzifferbar war, stellt sich nun als lesbar dar, und was zuvor lesbar war, entzieht sich nun der Identifizierbarkeit. Der Film ist keineswegs nur eine strukturell genau durchkomponierte und durchkonzipierte Montage »gefundener« Lumière-Fahrten. *OPENING THE NINETEENTH CENTURY* erlaubt es, eine Ahnung von den Wahrnehmungsschocks der Jahrhundertwende zu bekommen. Jacobs unterstreicht mit der Kombination aus gespiegelter Wiederholung, räumlicher Permutati-



Ken Jacobs

on und 3-D-Verfahren den modernen Distanzverlust, der durch die Medien, die übergroßen Plakatwände sowie durch das Dispositiv der Eisenbahn vorgezeichnet wird, deren Geschwindigkeit die Wahrnehmung des Vordergrundes verunmöglicht. In einer der von Jacobs hier neu gelesenen Lumière'schen Stadtansichten springen Plakate riesengroß vor das Auge des Zuschauers, das diese in ihrer Flüchtigkeit kaum zu erfassen vermag. Die Zugeinfahrt der Lumière'schen Ansicht *PANAROMA DE L'ARRIVÉE EN GARE DE PERRACHE PRIS DU TRAIN*, die sich in Jacobs' Bearbeitung zunächst als Ausfahrt aus Lyon präsentiert, zeigt diese bahn- und großstadtspezifische Flüchtigkeit und den schnellen motivischen Wechsel des panoramatischen Reiseblicks besonders plastisch. Was Jacobs zu Beginn seines Films als figurative Rätsel und Hieroglyphen setzt – nämlich auf den Kopf gestellte Lokomotiven und Waggons, die in dieser Form einem Filmstreifen ähneln, und umgekehrte, spiegelverkehrte Werbeschriften, die, obwohl sie bildfüllend gezeigt werden, nicht entzifferbar sind – löst sich am Ende in der Wiederholung auf: als Ursprung des Dispositivs des Panoramas (ein Waggon mit Abteifelnstern, der den panoramatischen Blick vorgibt) und als großstädtisches Em-

blem in Form einer Textilkremlage – wir lesen »Lingerie«, »Habillement«, »Maison«. Die Reprise dieser Einfahrt, die nun das Ende des Films ausmacht, verweist uns ein weiteres Mal auf den Zusammenschluss von Eisenbahn und filmischer Projektion. Wir sehen nicht nur eine schwarze, mächtige Lok als metaphorisches Pendant zum Filmprojektor (eine eiserne Maschine, die Drehungen von Rädern in eine lineare Bewegung übersetzt) und die ihren Lichtkegel in dunkle Räume wirft), sondern haben davor auch deren Produkt wahrgenommen, nämlich kleine Dampfwölkchen, die plötzlich eine Flächigkeit im Bild erzeugen. Der Dampf ist wie auch der Rauch ein ikonografisches Motiv des frühen Films und er ist mit seinen Lichteffekten, seinen Texturen, seinen Durchbrüchen und seinen aufzuhebenden Schleiern Teil des Wahrnehmungsdispositivs des Reisenden, der weißen Leinwand im Kino verwandt [26].

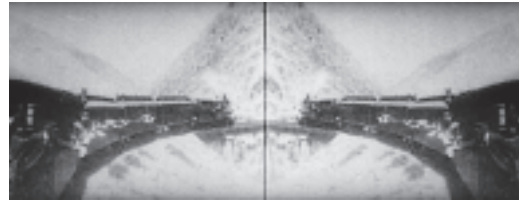
Ein Satz von Ken Jacobs über TOM, TOM, THE PIPER'S SON scheint die Wahl eines frühen *phantom ride* für einen späteren Found-Footage-Film aus den 90er Jahren geradezu programmatisch vorzuzeichnen: »Jeder Film ist eine Schleife, unendlich wiederholbar, alles Gezeigte ist etwas Aufgespultes« [27]. THE GEORGETOWN LOOP (1903) bezeichnet buchstäblich eine Schleife – die berühmte, jüngst wieder errichtete Eisenbahnschleife, die 1884 zwischen der Stadt Georgetown (Colorado) und den Silberminen in den Bergen erbaut wurde und auf einer kurzen Strecke von wenigen Kilometern eine große Höhendifferenz zu überwinden hatte. Der spektakuläre Blick vom Devil's Gate-Viadukt eröffnet auch eine Sicht auf die darunter liegenden Gleise und galt zur Jahrhundertwende schon als Attraktion. Die gegenseitige Bewerbung von Bahn und Film war damals in Amerika weit verbreitet, gerade auch bei der Biograph, wie Billy Bitzer in seiner Autobiografie berichtet [28]. Diese Bahn-Werbefilme, die nicht als solche von den Machern vermarktet wurden, ergänzten die reichhaltige Reiseliteratur, die von den Bahngesellschaften bis in die 20er Jahre hervorgebracht wurde [29]. Die etwa zweiminütige Bahnfahrt am Georgetown Loop wurde vermutlich wie viele andere Filme der American Biograph um diese Zeit [30] von einem Operateur aufgenommen, der sei-

ne schwere Kamera seitlich vorne, dann frontal an einer Lokomotive oder in einem speziell dafür zur Verfügung gestellten Wagen fixierte. Aus dem davor fahrenden viergliedrigen Zug, der wechselnd ins Bildfeld gerät, winken die Passagiere mit Dutzenden Taschentüchern aus den links gelegenen Fenstern, sobald dieser in einer Kurve gut sichtbar ins Bild rückt. Zu Beginn, als von unten sich der Blick auf die Bahnschleife eröffnet, überquert ein anderer Zug das Viadukt. Hier wurden also drei Züge choreografiert und synchronisiert: zwei aufzunehmende und einer, von dem aus die Aufnahme gemacht wurde. Wenn die Bahn nicht im Blickfeld ist, rahmt die Kamera eine panoramatische Fahrt durch die bergige Schneelandschaft und besiedeltes Gebiet.

Jacobs vollzieht nun eine komplexe Wiederholung in vier Schritten. Zuerst ist in einer Breitwandprojektion der Film auf einer Hälfte der Leinwand zu sehen. Dann wird der Film gekontert und als seitlich gespiegelte Fahrt doppelt projiziert, links die Originalversion, rechts die gekonterte Fassung, so dass die von der Mittelachse wegführenden Bewegungen auseinander zu treiben scheinen. In der zweiten Wiederholung lässt Jacobs rechts die Originalversion und links das Spiegelbild ablaufen, so dass die zur Mittelachse strebenden Bewegungen ineinander zu fließen scheinen. In einem dritten Schritt laufen der Film und sein Ebenbild nochmals seitlich gespiegelt, diesmal jedoch auf den Kopf gestellt. Die Anordnung wiederholt sich ein letztes Mal, wobei nochmals das linke und das rechte Bild vertauscht werden, wodurch sich andere Perspektiven und Bewegungsflüsse ergeben. Bei dieser Komplexitätssteigerung der Wahrnehmung dient die Wiederholung nicht mehr zur Identifizierung bislang nicht wahrgenommener Details, sondern konfrontiert den Zuschauer mit illusionären, symmetrisch entstellten Räumen, von denen er weiß, dass sie ursprünglich einer referenziellen Darstellung entspringen, deren Koordinaten jedoch allenfalls noch an erinnerten Details festgemacht werden können, nicht mehr an einem realistisch-perspektivischen Raum. Durch die Spiegelung entsteht immer wieder die Illusion einer Tiefe, eines Spaltes, in dem die Landschaften und Züge verschwinden oder sich entfalten.

Jacobs' »Nervensystem« sucht hier eine Wahrnehmung zu erwecken, die Simmel 1903 (im selben Jahr, in dem der Originalfilm THE GEORGETOWN LOOP entstand), wie erwähnt, als »Steigerung des Nervenlebens« charakterisiert, »die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke hervorgeht« [31]. Im GEORGETOWN LOOP findet sich all das, was nach Simmel die moderne Erfahrungswelt der Großstadt (somit auch der Eisenbahn und des Kinos) kennzeichnet: die »rasche Zusammendrängung wechselnder Bilder«, der »schriffe Abstand innerhalb dessen, was man mit einem Blick umfasst«, und schließlich vor allem auch »die Unerwartetheit sich aufdrängender Impressionen«.

Jacobs' GEORGETOWN LOOP verstärkt neben besagten Effekten der Diskontinuität und des Schocks schließlich eine weitere Gemeinsamkeit von Eisenbahn und Film, nämlich die der Suggestibilität. Dort, wo sich bei Jacobs zwei unterscheidbare Blickpunkte auflösen und die Mittelachse zu einem rasant verschlingenden Spalt wird, wo schließlich in der Umkehr eine Abstraktion stattfindet, die das filmische Bild zu einer Art von bewegtem Rorschach-Test werden lässt, wird der Zuschauer von der realistischen Illusion des Bewegungsbilds entkoppelt und in seine innere Vorstellungswelt geworfen. Die Bemerkung von Jacobs, sein GEORGETOWN LOOP sei jugendgefährdend (»This landscape film deserves an X-rating!«) verweist aber nicht bloß auf eine mögliche Lektüre sexueller Symbole in den Figurationen des neu gestalteten Bildes, sondern auf ein Wahrnehmungspotenzial, das dem Ursprungsfilm zugrunde liegt. Was Tom Gunning über Jacobs' Remontage eines klassisch-narrativen Films, THE DOCTOR'S DREAM, feststellt, kann in Bezug auf die Analyse der Wahrnehmung in einem frühen Eisenbahnfilm auch für THE GEORGETOWN LOOP gelten: »Jacobs' Verhältnis zum Originalfilm ist demnach eines, das sich der Bürde seiner ursprünglichen [...] kulturellen Bedeutungen annimmt.« [32] Den Unterschied zwischen diesen beiden von Jacobs analysierten Film-»Traumata« (DOCTOR'S DREAM und GEORGETOWN LOOP) könnte man, mit Freud gesprochen, als Differenz zwischen sexuell verursachten Psychoneurosen und Aktualneurosen be-



THE GEORGETOWN LOOP

schreiben. Was in den Schwindel erregenden, monströsen Schlünden und den wechselnden Abgründen nämlich zutage tritt, ist eine Ästhetik, die das frühe Kino kennzeichnete, deren Aggressivität und Übermaß an Diskontinuität Tom Gunning an anderer Stelle als »Ästhetik des Erstaunens« beschrieben hat [33]. Die moderne schockartige Verunsicherung betrifft über das »Nervensystem« (ein geläufiger psychologischer Begriff aus der Medizin des 19. Jahrhunderts) hinaus schließlich auch die Geschlechtlichkeit des frühen Zuschauers, wenn man bedenkt, dass männliche Hysterie von Charcot unter anderem an Opfern von Zugunfällen untersucht wurde [34].

Die Idee des *loop*, der Schleife, wird bei Jacobs also in einem doppelten Sinne aufgenommen: Jacobs' Umgestaltung zeigt nicht nur – wie der Originalfilm – den Eisenbahn-Loop; wie der in der Kehre abermals auftauchende Zug präsentiert sich vielmehr auch der Originalfilm in der Wiederkehr als ein *anderer*. Die Fahrt am Georgetown Loop, den Lumière'schen Bergansichten nicht unähnlich, gibt durch ihr Dispositiv die Wiederholbarkeit vor. Diese Fahrt kann wieder und wieder angetreten und in Etappen wahrgenommen werden, eine ideale Anordnung für eine filmische Aufnahme oder, wie im Falle von THE GEORGETOWN LOOP, die Verbindung zweier Aufnahmen. Schon die Brüder Lumière verwiesen in einer Vorwegnahme der möglichen Montage von Einstellungen in ihrem Katalog darauf, dass zum Beispiel drei Fahrten, die vermutlich 1898 entlang der Côte d'Azur, zwischen Beaulieu und Monaco, aufgenommen wurden, »nacheinander« gezeigt werden könnten [35]. Zu den Filmen Nummer 1230, 1231 und 1232 heißt es: »Diese drei aufeinander folgenden Ansichten können aneinandergesetzt werden, sie wur-

den an einem der malerischsten Orte der Côte d'Azur aufgenommen« [36].

Schließlich lässt sich die von Jacobs technisch erzeugte Tiefe des Bildraums auf eine weitere Dimension Lumière'scher Verdoppelung zurückführen, die in einem anderen Apparat begründet liegt, nämlich in den zwei Bildern des Stereoskops. Jacobs führt mit dem dreidimensionalen Sehen in LOOKING BACK TO THE NINETEENTH CENTURY und mit der Bifokalität der Doppelprojektion in THE GEORGETOWN LOOP die frühen Ansichten des Kinos auf eine der zentralen Vergnügungen des 19. Jahrhunderts zurück, die den Brüdern Lumière mehr am Herzen lag als der Kinematograf: die Stereoskopie. Nicht zufällig unterscheiden sich die Lumière-Filme in ihrer Ästhetik von den späteren Ansichten, wie Thomas Elsaesser anmerkt:

»Es ist gerade seine exzessive Symmetrie [...], die ihn [Lumière] von seinen Nachfolgern unterscheidet. Anstatt das Bild auf einen Fluchtpunkt hin zu konstruieren, wählt Lumière oft gleich zwei solcher Punkte, die Achsen versetzt oder über die Parallaxe die Aufmerksamkeit des Auges zweiteilt und es zwingt, die Bilder auf zwei oder sogar drei Darstellungsebenen gleichzeitig wahrzunehmen.« [37]

## Zweite Variante: Das Dispositiv (Bill Morrison)

Es gibt einige auffällige Parallelen im Material zwischen Jacobs' NERVOUS SYSTEM-Performances der 90er Jahre und Bill Morrisons THE DEATH TRAIN (1993), der kurz davor entstand: Bill Morrison verwendete für seinen Found-Footage-Film neben einem Lehrfilm aus den 50er Jahren über die Funktionsweise des »Laufbildes« (HOW MOTION PICTURES MOVE AND TALK [38]) und anderem Material auch die beiden *phantom rides* oder Reisefilme THE GEORGETOWN LOOP und A TRIP DOWN MOUNT TAMALPAIS, den Jacobs für DISORIENT EXPRESS (1996) ähnlich wie THE GEORGETOWN LOOP bearbeitet. Beide, Jacobs und Morrison, beziehen in ihren Filmen aus den 90er Jahren die Prinzipien von Eadweard Muybridges Chronofotografie auf den Zug: Jacobs mit MUYBRIDGE ON WHEELS (1996), Teil der

NERVOUS-SYSTEM-Performance FROM MUYBRIDGE TO BROOKLYN BRIDGE (1996), und Morrison mit einigen Bewegungsstudien, die in THE DEATH TRAIN mittels eines Zootrops animiert werden.

Für das präkinematografische Wahrnehmungsdispositiv wird in Morrisons Film emblematisch die Eisenbahn gesetzt. In dieser Assemblage aus gefundenen (nicht bloß frühen) Filmen und präkinematografischem Bildmaterial werden wir zunächst mit der technologischen Parallele zweier Maschinen konfrontiert, die eine Drehbewegung in eine lineare Bewegung übersetzen: Lokomotive und Projektor. Beide Systeme, das zeigen die Ziffern an, sind an die Normierung von Zeit gebunden, sie kündigen außerdem die aus dem narrativen Kino vertraute »Countdown-Struktur« an. In der Montage von Morrison wird dann die Transporttechnologie beider Maschinen figurativ parallelisiert: der perforierte Filmstreifen mit seinen ähnlichen Einzelkadern im Projektor, präfiguriert durch die Bänder im Zootrop und die Einzelbilder im Lebensrad; und der vorbeifahrende Eisenbahnwagen, dessen Fensterreihe den Filmkadern und dessen Räderreihe der Perforation figurativ entspricht. In beiden Fällen ist der einzelne Bildraum nur im Stillstand wahrnehmbar. Muybridges Chronofotografie lässt sich wiederum über die Synchronisierung der Zeit mit Eisenbahn und Kino kulturell und ökonomisch verbinden [39].

Der Rekurs auf die Reanimation von Muybridge, dessen *animal locomotion* als Bewegungsstudie die ganze Welt in Erstaunen versetzt hatte, im Vergleich mit einer Zeichentrickeanimation durch das Zootrop zeigt die Ungewissheit des »Lebendigen« im Film auf. Die Möglichkeit der Stillstellung erweist sich in Morrisons Film stets als das Unheimliche des Films, dessen unerwartete Erscheinungen dem im Dunkeln sitzenden Betrachter auflauern, um sich mit dem Verlöschen des Projektionslichts als leblos und immateriell herzustellen.

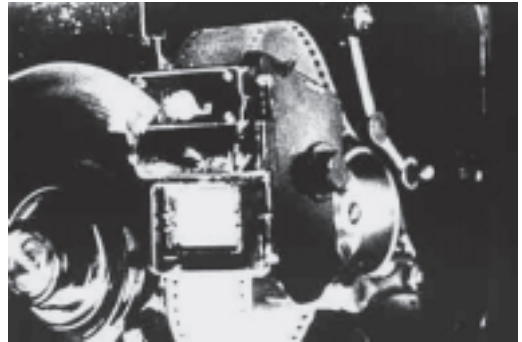
Schließlich erzeugt Morrison mit einer Art von apparativem Vergleich eine Parallele modernen panoramatischen Sehens in der Eisenbahn mit den optischen Effekten von Sehschlitzen im rotierenden Zootrop. Die nahe vor dem trägen Auge des

Reisenden vorbeiflitzenden Pfeiler städtischer Architektur – das zeigt schon der vermutlich von Billy Bitzer für die Biograph gedrehte U-Bahn-Film INTERIOR NY SUBWAY, 14TH ST. TO 42ND ST. (1905) –, wirken wie ein Licht-Raum-Modulator im Sinne von László Moholy-Nagys »Apparat zur Demonstration von Licht-, und Bewegungserscheinungen«; sie erzeugen außerdem ungeahnte stroboskopische Effekte und zerlegen das Kontinuum des Landschaftsraums in abgehackte, schnell aufeinander folgende Einzelbilder.

Morrison nimmt in seinem Film eine Reihe von protokinematografischen Motiven der Bahnfahrt auf, denen das Prinzip der Symmetrie zugrunde liegt, so etwa die frontal aufgenommene Durchquerung eines Tunnels, der auf den unbeweglichen Reisenden wie ein schwarzes Loch zurast und diesen verschlingt, um ihm am Ende über einen rasch größer werdenden hellen Punkt wieder den Blick auf die Welt zu eröffnen.

In THE DEATH TRAIN präsentiert sich das Prinzip der Wiederholung zum einen durch Kreisbewegungen und Geräusche von Motoren und Spielzeugen im Bild, verbunden mit *loops*, denen das frühe Reisefilmmaterial unterzogen wird, und die für die Realitätsillusion des Films stehen, der »das Leben filmt«: Ein Film kann endlos abgespult werden, wie bei den präkinematografischen optischen Spielen (Praxinoskop oder Mutoskop) erlaubt er die Wiederholung und Endlosschleife als rhythmisch-kinetischen Reiz [40]. Zum anderen präsentiert sich das Prinzip der Wiederholung über die freilich minimale Differenz, die zwischen zwei Einzelbildern einer Filmaufnahme liegt, und auf die Morrison mit zeitlichen Sprüngen und Intervallen aufmerksam macht. Zwei aufeinander folgende Bewegungsbilder einer Serie sind, nebeneinander betrachtet, eine beinahe identische Wiederholung. Die Veränderung wird erst im zeitlichen Intervall zwischen zwei unbeweglichen Bildern einer Serie sichtbar [41].

THE DEATH TRAIN war ursprünglich ein Gestaltungsmittel der am Ridge Theatre in New York produzierten Oper *The Death Train of Baron von Frankenstein* von John Moran. Mit seinem Begleitfilm überträgt Morrison das Geister- und Automatenhafte der Eisenbahn, deren Dampf unne-



THE DEATH TRAIN

belte und Staub aufwirbelnde Einfahrt zur Jahrhundertwende immer eine *Erscheinung* [42] war und deren Tunneldurchfahrten etwas Erschreckendes an sich hatten, auf den Status des »lebenden Bildes« der Kinematografie. Die Untoten der Filmgeschichte werden wieder und wieder erweckt, bleiben für immer jung und halten dadurch die Zeit an. In diesem Sinne sind es nach Jean-Louis Schefer die Filme, die *uns* betrachten. Im Phantom, im Gespenst und im Widergänger, so Schefer, inkarniert sich das Kino selbst als »ewige und immaterielle Zone virtueller Menschen« [43]. THE DEATH TRAIN enthüllt seine eigene Phantomhaftigkeit, indem er die Momente der *suspension* der kinematografischen Welt zum Tragen kommen lässt, die sich aus dem Verhältnis von Bewegung und Stillstand, aber auch durch die *Trübung* des Sichtbaren herstellen. Es zeigt sich, dass sich damit eine Erfahrung des Bahnreisenden wiederholt, den die Dampf spuckende Lokomotive von Station zu Station befördert.

### Dritte Variante: Lumières Nachleben (Razutis und Tscherkassky)

Die dritte Form der Wiederholung als zentrale Figur des Zusammenschlusses von Eisenbahn, frühem Kino und zeitgenössischem Avantgardefilm liegt im Rückgriff auf das Material des ersten Films als Urmotiv der Kinematografie, in einem Blick auf dessen Nachleben als ikonografische Fortsetzung und in einer selbstreferenziellen Rückbindung

des Prozesses der Wiederholung an die Bearbeitung von gefundenem Material.

Man kann Al Razutis' Film LUMIÈRE'S TRAIN (1979) aufgrund seiner auf formale Strukturen und den Materialaspekt abzielenden Bearbeitung in die Tradition des strukturalen Films einordnen, doch ist damit bei weitem nicht alles gesagt. Was vom Filmemacher die »Handlung« des Films genannt wird – die zur »Katastrophe« führende Einfahrt des Zuges und das Spiel mit dem Titel des Lumière-Filmes L'ARRIVÉE D'UN TRAIN À LA GARE DE LA CIOTAT, ist nur *ein* Schlüssel für die Frage, weshalb und wie hier einer der ersten öffentlich gezeigten Filme der Filmgeschichte wieder aufgenommen wird. Auffällig ist in Razutis' aus drei verschiedenen Filmfragmenten zusammengesetztem Found-Footage-Film (nämlich aus L'ARRIVÉE D'UN TRAIN von Lumière, aus Abel Gances LA ROUE und aus dem Warner-Spielfilm SPILLS FOR THRILLS) die Variation in der wiederholten Bearbeitung ein- und desselben Materials, nämlich der Lumière'schen *Einfahrt*, entsprechend der Variation der Zwischentitel, die Razutis' Filmtitel LUMIÈRE'S TRAIN mit dem Fragment des Lumière-Titels »... Arriving at the Station« dreimal neu kombinieren, was sich auch so lesen lässt, dass aus dem geflügelten »Lumières Einfahrt des Zuges in den Bahnhof (von La Ciotat)« nun »Lumières Zug« destilliert wird, in seiner für das Kino grundlegenden mythologischen Bedeutung.

Al Razutis beginnt seinen vierteiligen Film mit der Alternation zweier Motive: zum einen Teile einer Maschine, zunächst die Räder einer Lokomotive, zum anderen die in der Geschwindigkeit ständig wechselnden Schienenstränge. Diese Passage verweist auf die Erfahrungswelt des Reisenden des 19. Jahrhunderts, der sich wie ein Geschoss fühlte. Schivelbusch schreibt dazu: »Schienenstrang, Einschnitte, Tunnels erscheinen [...] als der Lauf, in dem das Projektil Eisenbahn dahinschießt« [44]. Über ein rhythmisches Geräusch wird eine gleichförmige mechanische Bewegung evoziert, und über die Bild-Bild-Montage das maschinelle Ensemble von Rad und Schiene. Die optische Bearbeitung des Materials (Aufnahmen aus LA ROUE und SPILLS FOR THRILLS), das in pulsierenden Positiv-Negativ-Alternationen den intermittierenden Cha-

rakter der Bewegung unterstreicht, sowie die kinetischen Effekte naher Aufnahmen von Schienen während der Fahrt weisen auf die theoretische Schleife hin, mit der Razutis, am Ende des Films ganz explizit, die Eisenbahntechnik auf die Projektionstechnik überträgt (am Ende flitzen keine Schienenstränge mehr durchs Bild, sondern Filmstreifen, deren Einzelbilder in der Projektion so wenig festzuhalten sind wie Bahnschwellen während der Fahrt).

Am Ende des ersten Teils von LUMIÈRE'S TRAIN kündigt sich ein Schock an, dessen Bild hier ausgeblendet, später aber, in der Wiederholung, gezeigt werden wird. Eine jeden Filmteil interpunktierende Kreisblende figuriert bei Razutis als eine Art Tunnel, durch den der Film immer wieder gezogen wird. Das figurative Insistieren auf das *Intervall*, durch den Flickereffekt des Positiv-Negativ-Wechsels und die Variation der Ablaufgeschwindigkeit, findet hier seine technikgeschichtliche Entsprechung: Denn das System, in dem der elektrische Telegraf zuerst bei Tunnels, später für die gesamte Eisenbahnstrecke verwendet wurde, heißt »Space-Interval-System« und besteht in der Aufteilung der Strecke in Einzelabschnitte [45]: Für jeden Abschnitt war zunächst ein Telegraf zuständig, um an den nächsten Abschnitt mitzuteilen, wenn die Strecke frei wurde (im vierten Teil des Films sind entsprechende Signaltafeln für die Lokführer zu sehen).

Im zweiten Teil von LUMIÈRE'S TRAIN, der den Zwischentitel »Lumière's Train (Arriving« – die Klammer bleibt offen – trägt, wird die Wiederholung als inszenatorische Figur des Erzählfilms deutlich: Der auf eine Kreuzung zurasende verfehlt nur knapp ein die Bahntrasse überquerendes erstes Auto, ein zweites entgeht jedoch dem Zusammenstoß nicht. Die Plötzlichkeit des Zusammenstoßes kann nur durch eine Serie von Einstellungen dargestellt werden, die sukzessive denselben Moment darstellen, aus verschiedenen Perspektiven. Bei Razutis lösen sich diese Konventionen in einem atemberaubenden kinetischen Spektakel auf, das sich variationsreich wiederholen lässt. Begleitet von einem durchgehend geisterhaften Flackern wird die Szene demontiert, indem das Unfallgeräusch asynchron gesetzt und die Einstel-

lungen mit anderen, etwa den im ersten Abschnitt eingeführten Schienenläufen, gegen geschnitten werden. Wenn das Bild nach dem Crash mit Rauch, Staub und Dampf sich eintrübt, wird damit auf die Textur des gesamten Films verwiesen, der im Unterschied zum narrativen Film *sichtbar* mit Effekten von Licht, von Durchbrüchen und Schleiern, von Balken und Rahmen arbeitet.

Im dritten Teil des Films, »Lumière's Train Arriving (at the Station)« – auch hier bleibt die Klammer offen –, folgt schließlich der bereits ikonografisch angekündigte Ur-Film, eine einzige Einstellung, deren Prinzip nicht wie die SPILLS FOR THRILLS-Szene explosivartig übersteigert wird, sondern die Razutis in einer exzessiven Wiederholungsschleife zum Zentrum des Films macht: L'ARRIVÉE D'UN TRAIN À LA GARE DE LA CIOTAT, von dem nur das Fragment der Bewegung des einfahrenden Zuges gezeigt wird, entpuppt sich in der Positiv-Negativ-Alternation als chronofotografisches Spektakel. Wenn in der letzten Wiederholung die Alternation auch noch verlangsamt wird, und das Intervall sich als zeitliche Differenz zwischen zwei Einzelbildern einer Serie zeigt, wirkt das asynchrone Geräusch eines läutenden und herandampfenden Zuges aus dem Off nicht wie eine Realismus fördernde Beigabe, sondern verweist auf das maschinelle Prinzip dieser Wiederholung und auf die Virtualität der Erscheinung dieses Zuges. LUMIÈRE'S TRAIN rührt somit an die normalerweise durch die Geschwindigkeit des Abspulens maskierte Wiederholung des Einzelbildes auf einem Filmstreifen, die identisch, minimal unterschiedlich oder auch deutlich unterschiedlich sein kann. Es zeigt sich, dass über das Prinzip dieser »fotogrammetrischen« Wiederholung [46] der Film voran getragen wird.

Mit den ebenfalls über Einzelbildbearbeitungen und Positiv-Negativ-Effekte in einen halluzinatorischen Raum transformierten Szenen aus dem Warner-Kompilationsfilm [47] SPILLS FOR THRILLS, die ein Zugunglück in einem Bahnhof darstellen, beschließt Razutis den Film mit dem Titel »at the Station)« – jetzt wird die Klammer geschlossen. In diesem Teil zeigt sich eine bezeichnende Verwandtschaft zu Peter Tscherkasskys L'ARRIVÉE (1998), der in einer dreiminütigen Miniatur Footage aus

MAYERLING (1968) von Terence Young bearbeitet hat und sich dabei ebenfalls auf eine Bahnhofsszene konzentriert. Bei Tscherkassky stellt sich die »Einfahrt« als ebenso ungewiss dar wie bei Razutis. Als suchte das Bild seinen Ort im Projektionsfeld der Leinwand, rückt es erst tastend von rechts ins leere Feld, um dann zunächst instabil, gespiegelt oder gedoppelt, den Bildstrich auszutreiben, sich endlich seinen Platz zu verschaffen und dem Ereignis, der Einfahrt des Zuges, repräsentativen Raum zu geben. Tscherkasskys wie Razutis »Einfahrt eines Zuges in den Bahnhof« mündet in chaotische Bildstürze, denen das Material selbst unterzogen wird. In beiden Filmen taucht an dieser Stelle der perforierte Filmstreifen als sichtbarer Bildträger auf, dem es ähnlich ergeht wie den durch einen Unfall durcheinander geworfenen Waggons, Bauten und Menschen. Weshalb aber verursacht die Wiederaufnahme (bei Razutis) oder die Refiguration (bei Tscherkassky) von Lumières L'ARRIVÉE D'UN TRAIN einen solchen bildlich-gestalterischen Gewaltakt? Ein erster Grund mag in dem Bestreben der Filmemacher liegen, die Differenz in der Wiederholung von gefundenen Bildern herauszuarbeiten. Dies zeigt sich insbesondere an den vielfältigen Kopiereffekten und sonstigen auf die Materialität abzielenden Bearbeitungstechniken. Im Unterschied zu Jacobs, der in seinen Arbeiten noch auf die Paradoxie des Kinos zwischen Referenzialität und Illusion des Realen hinweist, geht es bei Tscherkassky und Razutis nun nicht mehr um die Idee des Abdrucks der Wirklichkeit, sondern um den Abdruck vom Film. Eine Filmkopie dient als Material, als Ausgangs- und Ursprungsbild, nicht mehr die Lichteinwirkung vorfilmischer Realität. Ein zweiter Grund für den Bildersturz mag im archäologischen Bruch innerhalb einer Geschichte der visuellen Repräsentation liegen, den das Kino als visuelle Erscheinung mit sich gebracht hat [48]. Ein dritter Grund schließlich mag in der Reflexion über die ikonografische Folgegeschichte, das Nachleben des Ur-Films liegen.

An Lumières Film L'ARRIVÉE D'UN TRAIN, pflegt die Filmgeschichtsschreibung die ausgesuchte Konstruktion zu loben, die kompositorische Dynamik, die Erfindung der Plansequenz, des Bildkontrasts und den die räumliche Tiefe fördernden



L'ARRIVÉE von Peter Tscherkassky

Bildausschnitt [49]. Henri Langlois etwa hob die leicht schräge Kadrange mit perspektivischer Ausrichtung hervor, die diagonale Bewegung, die Dreiecksstruktur (kein Hauptgeschehen im Zentrum der Einstellung), gegensätzlich verlaufende Handlungen, die sich bildlich ergänzen oder sich nicht »aufheben« [50].

Es wäre wohl zu kurz gegriffen, anzunehmen, der Mythos von der Reaktion der Zuschauer der ersten Filmvorführung hätte Razutis und Tscherkassky zu Bildstürzen und bis an den Rand der Bildauslöschung getrieben. Die Paniklegende von der Lumière-Vorführung im Pariser Grand Café ist denn auch historisch nicht nachweisbar, wie neuere Studien [51] zu Lumière belegen. Vielmehr mag bei Tscherkassky wie Razutis die Spekulation über die Affekte des späteren Filmzuschauers am Werk sein, und der Versuch, diese im Laufe der Filmgeschichte konventionalisierten und kanalisierten Affekte einem der am meisten Aufsehen erregenden Filme der Anfänge des Kinos

abzulesen: so etwa die somatische Reaktion des Zuschauers auf die spektakulären Bewegungen des Actionfilms (bei Al Razutis) oder die Hinlenkung auf das Affektbild schlechthin, die Großaufnahme (bei Peter Tscherkassky). Beides steckt in L'ARRIVÉE D'UN TRAIN: das rasante, Schwindel erregende Spektakel und, über die auf den Zuschauer hin gerichtete Bewegung, auch der Verlust der Distanz im Bildausschnitt.

Den Mythos von den in Schrecken versetzten ersten Filmzuschauern kann man auch im Sinne von Tom Gunning statt auf die Geschwindigkeit des Zuges vielmehr auf das Staunen angesichts der Kraft des kinematografischen Dispositivs zurück binden: »Es ist nicht die Glaubwürdigkeit, es ist vielmehr die unglaubliche Natur der Illusion selbst, die die Betrachter sprachlos macht.« [52] Der Angsteffekt von L'ARRIVÉE D'UN TRAIN kann letztlich auch, wie von Philippe Dubois, als Effekt des Verlustes der Distanz analysiert werden, der verunsichernden Annäherung des Bildes an den

Zuschauer. Denn schon durch die »Ankunft des Zuges« wird dieser zunehmend mit der Großaufnahme konfrontiert, die »droht, ihren Rahmen zu verlassen, um die Leinwand zu zerreißen, den Zuschauerraum zu erfassen« [53]. Die herannahende Lokomotive, aber auch die herannahenden Figuren kündigen schon bei Lumière eine Nähe ohne Maß an. In diesem Zusammenhang ist vielleicht auch der Schluss von Tscherkasskys Film zu lesen, der, nachdem er die Nähte des Materials aufgetrennt hat, den Bildraum über den Bildkader hinausragen hat lassen, die Perforation und die Emulsion bis zur Entstellung attackiert hat, um einen Wahrnehmungsschwindel aus pulsierenden Diagonalen zu erzeugen, den katastrophischen Fluten schließlich von neuem einen Zug entfahren und diesem eine Dame entsteigen lässt. Mythologisch betrachtet, handelt es sich in der von Tscherkassky bearbeiteten Szene des Ausgangsfilms, in Terence Youngs ikonografischer Wiederholung von Lumière, natürlich nicht um eine Nachfahrin von Madame Lumière, sondern um einen weiblichen Star, nämlich Cathérine Deneuve. Und wo bei Lumière noch zwei Fluchtpunkte oder Geschehen im Bildfeld zu erfassen waren, da wird im klassisch-narrativen Film ein einziges Zentrum in der Mitte des Bildfelds herausgestellt. Aus der schockartigen Erscheinung der Jahrhundertwende ist die Erwartung eines Stars geworden, die Großaufnahme gilt nun nicht mehr der Lokomotive, sondern es ist das weibliche Gesicht, das Bild geworden ist.

Die Lumière'sche »Einfahrt des Zuges«, und mehr noch, die vielen (Bahn-)Fahrten der Lumière'schen Operateure stehen am Beginn eines ästhetischen und kulturellen Zusammenschlusses von Bahn und Film, der apparativ längst vorgegeben war. Der zeitgenössische Avantgardefilm hat sich gleichzeitig der technologischen und mythologischen Geschichte dieses Zusammenhangs besonnen und die Verwandtschaft der beiden Wahrnehmungsdispositive aufgezeigt. Neben zwei grundlegenden Komponenten der kinematografischen Ästhetik, der Bewegung und dem Intervall, führen die von mir analysierten vielfältigen Neubearbeitungen gefundenen Materials auf einen Typus von Wiederholung zurück, den man mit De-

leuze [54] »komplex« nennen könnte, nämlich insofern, als er zwar die apparativen Voraussetzungen sichtbar macht, sich aber nicht auf eine mechanische und materielle Wiederholung reduzieren lässt. □

### Anmerkungen

Dieser Text ist die überarbeitete Fassung eines Vortrages, der am 9.3.2002 im Rahmen der von *Sixpack* veranstalteten Tagung »Das frühe Kino und die Avantgarde« im Wiener Stadtkino gehalten wurde. Für wertvolle Anregungen und Hilfestellungen danke ich Peter Tscherkassky, Gabriele Jutz, Brigitta Burger-Utzer und Jan-Christopher Horak.

- 1 Hier wird ein ästhetisches Prinzip der Neugestaltung mit der Figur eines Dispositivs verbunden. Dem Motiv der Bahn kommt somit eine andere Funktion als in klassisch-narrativen Filmen zu, wo die Figur der Eisenbahn ebenfalls als strukturierendes Moment zu finden ist, etwa in Chaplins *MONSIEUR VERDOUX* (1947), dessen Morde mit Großaufnahmen von rotierenden Rädern interpunktiert werden.
- 2 Michel Ciment: *Entretien avec Jean Renoir* (sur *LA BÊTE HUMAINE*). In: *Positif*, Nr. 173, 1973, S. 15-21, hier S. 16.
- 3 Vgl. Maurice Pialat: *Éloge de Poussin*, zitiert nach: Raymond Bellour: *L'entre-images 2*, Paris 1999, S. 172.
- 4 Vgl. Leo Charney / Vanessa Schwarz: *Introduction*. In: L.C. / V.S. (Hg.): *Cinema and the Invention of Modern Life*. Berkeley, Los Angeles 1995, S. 1.
- 5 Vgl. Jacques Aumont: *L'Œil interminable*. Paris 1995.
- 6 Die Wahrnehmung des Vordergrunds war eine wesentliche Erfahrung vorindustriellen Reisens. Vgl. Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/Main 1995, S. 81.
- 7 Tom Gunning: *Vor dem Dokumentarfilm. Frühe Non-Fiction-Filme und die Ästhetik der »Ansicht«*. In: *Kintop 4*. Basel, Frankfurt/Main 1995, S. 111-121, hier S. 114.
- 8 Ebenda, S. 119.
- 9 Lynne Kirby: *Parallel Tracks. The Railroad and Silent Cinema*. Durham, London 1997.
- 10 Zitiert nach: Schivelbusch, a.a.O., S. 59.
- 11 Vgl. Kirby, a.a.O., S. 45; sowie Schivelbusch, a.a.O.
- 12 Vgl. Kirby, a.a.O., S. 250.
- 13 Vgl. ebenda. Kirby erläutert als Ausstellungspraktiken vor allem diejenigen der *Hale's Tours*; als Beispiele für *Topoi* und Geschichten nennt sie *ARRIVÉES*

- ..., A RAILWAY TRAGEDY, THE HOLD-UP OF THE ROCKY MOUNTAINS EXPRESS und LE TUNNEL SOUS LA MANCHE. Spannung und Attraktion wurden von Chase-Filmen wie von Reisefilmen gleichermaßen garantiert.
- 14 Dies wird von zeitgenössischen Theoretikern vielfach als Signum der Modernität verstanden. Vgl. etwa Ben Singer: *Modernity, Hyperstimulus, and the Rise of Popular Sensationalism*. In: Charney/Schwartz, a.a.O., S. 72-102.
  - 15 Großstädtische Wahrnehmung ist nach Georg Simmel als »rasche Zusammendrängung wechselnder Bilder, der schroffe Abstand innerhalb dessen, was man mit einem Blick umfasst, die Unerwartetheit sich aufdrängender Impressionen« charakterisiert. Vgl. G. S.: *Die Großstädte und das Geistesleben* [1903], zitiert nach: Schivelbusch, a.a.O., S. 55.
  - 16 Vgl. Tom Gunning: *An Unseen Energy Swallows Space. The Space and Its Relation to American Avant-Garde Film*. In: John L. Fell (Hg.): *Film Before Griffith*. Berkeley 1983, S. 355-366.
  - 17 Vgl. ebenda; Bart Testa: *Back and Forth. Early Cinema and the Avant-Garde*. Ontario 1992; William Wees: *Recycled Images. The Art and Politics of Found Footage Films*. New York 1993.
  - 18 Vgl. Thomas Elsaesser: *Realität zeigen. Der frühe Film im Zeichen Lumières*. In: Ursula von Keitz / Kay Hoffmann (Hg.): *Die Einübung des dokumentarischen Blicks. Fiction Film und Non Fiction Film zwischen Wahrheitsanspruch und expressiver Sachlichkeit 1895-1945*. Marburg 2001, S. 27-50, hier S. 40.
  - 19 Es existieren freilich neben den von mir hier analysierten Filmen weitere Beispiele aus dem zeitgenössischen Found-Footage-Film zum Thema Eisenbahn. William Wees nennt als Beispiele für Filme, die sich dem Zug widmen, Bruce Baillies *CASTRO STREET*, Stan Brakhages *SONG XIII*, Bruce Connors *VALSE TRISTE*, Ken Jacobs' *GEORGETOWN LOOP and DIS-ORIENT EXPRESS*, Jean Mitry's *PACIFIC 231*, Bill Morrisons *THE DEATH TRAIN*, Marta Nielsons *TRAIN OF THOUGHT*, Al Razutis' *LUMIÈRE'S TRAIN (ARRIVING AT THE STATION)*, David Rimmers *CANADA PACIFIC I & II*, Kim Thompsons *THIS IS THE END OF ME* und Steven Toppings *READING CANADA BACKWARDS*. William Wees hat auf die Konzentration dieses Topos in Kanada hingewiesen, wo die Entwicklung der Eisenbahn eine entscheidende Rolle für die Konstituierung der geografischen Identität spielte. Vgl. W.W.: *Proposal »Trains and Experimental Film«*. Unveröffentlichtes Manuskript 1999. Es sei noch darauf hingewiesen, dass in Kanada auch die Medienkunst gerne auf frühe Eisenbahnansichten zurückgegriffen hat: So verwendet beispielsweise Stan Douglas einen *phantom ride* für seine Installation *Overture*, die er mit der Lektüre von Prousts *À la recherche du temps perdu* koppelt.
  - 20 Vgl. die Detailstudie von Tom Gunning: *Doctor Jacob's Traumarbeit*. In: *Kinemathek*, Heft 70: Ken Jacobs, November 1986, S. 42-50; und die Sondernummer von *Exploding Cinema*, Oktober 2000, die der französischen Videoedition von TOM, TOM, THE PIPER'S SON gewidmet ist.
  - 21 Im Programm des Internationalen Forum des jungen Films in Berlin 1997.
  - 22 Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk*. Frankfurt/Main 1981, Bd. 1, S. 574.
  - 23 Zum Ursprung der Filme vgl. Philippe-Alain Michaud: *La terre est plate*. In: 1895, Sondernummer »Exotica. L'attraction des lointains«, 1996, S. 7-21, hier S. 7.
  - 24 So beginnt etwa *THE DOCTOR'S DREAM* (1978) mit einer Einstellung, die numerisch die Mitte des Ausgangsfilms bildet – Jacobs parallelisiert hier zwei Einstellungsfolgen, die je zum Ende und zum Anfang des Ausgangsfilms streben.
  - 25 Vgl. Philippe Dubois: *Le gros plan primitif*. In: *Revue belge du cinéma*, Nr. 10, Winter 1984/85, S. 11-34, hier S. 24.
  - 26 Auf diesen figurativen Zusammenhang weist Philippe Dubois in seiner Studie zu Lumières *L'ARRIVÉE D'UN TRAIN* hin. Vgl. ebenda.
  - 27 Ken Jacobs in: *Kinemathek*, Heft 70: Ken Jacobs, a.a.O., S. 62.
  - 28 Bitzer schreibt: »We were invited to avail ourselves of special engines, or cars, for the purpose of taking movies of the scenery along the way. [...] The advertising was then put on a commercial basis – first by the Union Pacific, whose crack train, the Overland Limited, we photographed [...] Next came the Canadian Pacific, contracting with us for movies.« Zitiert nach: Kirby, a.a.O., S. 23; vgl. auch Charles Musser: *The Emergence of Cinema. The American Screen to 1907*. New York 1990, S. 150.
  - 29 Vgl. Kirby, a.a.O., S. 23.
  - 30 Vgl. Jacques Deslandes / Jacques Richard: *Histoire Comparée du Cinéma*. Bd. 2: *Du cinématographe au cinéma 1896-1906*. Trounei 1968, S. 286; zitiert nach: Dubois, a.a.O., S. 24.
  - 31 Simmel, a.a.O.
  - 32 Gunning: *Doctor Jacob's Traumarbeit*, a.a.O., S. 48.
  - 33 Tom Gunning: *An Aesthetic of Astonishment. Early Film and the (In)credulous Spectator*. In: *Art & Text*, Nr. 34, Frühjahr 1989, S. 31-45, hier S. 42f.
  - 34 Diese paradoxe Krise der weißen, männlichen, technologischen Kultur, innerhalb welcher der Eisenbahnneurotiker auf einen weiblichen Status reduziert wird, bringen Lynne Kirby und Miriam Hansen

- in Zusammenhang mit der Stelle des Zuschauers des frühen (Attraktions-)Kinos, dessen Codierung noch nicht, wie im narrativen Film, eine spezifisch männliche ist. Vgl. Kirby, a.a.O., S. 67.
- 35 Zur Differenzierung dieser Praktiken nennt André Gaudreault diese Praxis »in texto assemblage«, im Unterschied etwa zu »in situ editing«. A.G.: Fragmentation and assemblage in the Lumière animated pictures. In: *Film History*, Bd. 13, Nr. 1, 2001, S. 76-88, hier S. 81.
- 36 Damals wurden die Filme einzeln, Einstellung für Einstellung verkauft; die Zusammenstellung oblag den Vorführern.
- 37 Elsaesser, a.a.O., S. 43f.
- 38 Mitteilung von Bill Morrison an die Verfasserin.
- 39 In diesem Zusammenhang erwähnt Thomas Elsaesser, dass Muybridge seine chronofotografischen Studien unter anderem dazu benutzte, um in den Produktionsstätten der Eisenindustrie von Philadelphia die Fließbandarbeit zu rationalisieren. Elsaesser, a.a.O., S. 31.
- 40 Vgl. ebenda, S. 40, zum Verhältnis von Film und präkinematografischen Spielzeugen.
- 41 Das Intervall bezeichnet allgemein den Sprung zwischen zwei Einstellungen. In Bezug auf das Kino versteht man unter diesem Sprung allerdings meist einen zeitlichen Sprung. Dieser definiert sich über einen Einstellungswechsel, in dem der Blickpunkt beibehalten, aber eine temporale Auslassung erzeugt wird (zum Beispiel durch einen Jump Cut). Jacques Aumont schlägt daher vor, von einem (zeitlichen) Intervall zwischen zwei unbeweglichen Bildern einer Serie oder Sequenz zu sprechen. Deshalb ist es die Momentaufnahme, und insbesondere die Fotografie, die sich am besten dazu eignet, Serien zu bilden, in denen die Zeit markiert ist. Auf ästhetischer Ebene wird nach Aumont die Verwendung des Intervalls umso stärker, je weniger narrativ die Bilder sind, zwischen denen sich das Intervall bildet. Vgl. J.A.: *L'Image*. Paris 1990, S. 185f.
- 42 Zum Geisterhaften der Lokomotiven im Film vgl. Dubois, a.a.O., S. 24.
- 43 Jean-Louis Schefer: *Du monde et du mouvement des images*. Paris 1997, S. 18. Vielleicht hatte Morrison bei der Gestaltung seines Frankenstein-Films Dreyers *VAMPYR* (1932) im Sinn, in dem der Vampir als motorischer Effekt verschiedener Zeit-Bilder stirbt.
- 44 Vgl. Schivelbusch, a.a.O., S. 53.
- 45 Vgl. ebenda, S. 33.
- 46 Zur »inneren Wiederholung« des Films vgl. Raymond Bellour: *Ciné-répétitions*. In: René Passeron (Hg.): *Recherches poétiques IV. Créations et répétition*. Paris 1982, S. 138.

- 47 Es handelt sich bei *SPILLS FOR THRILLS* aller Wahrscheinlichkeit nach um eine Kompilation von Material aus verschiedenen Jahrzehnten. Für den Hinweis danke ich Jan-Christopher Horak.
- 48 Zur Diskussion des archäologischen Bruches vgl. Gunning: *An Aesthetic of Astonishment*, a.a.O.; eine Lektüre von Razutis schlägt Nicole Brenez in diesem archäologischen Sinne vor. Vgl. N.B.: *De la figure en général et du corps en particulier. L'invention figurative au cinéma*. Paris, Brüssel 1998, S. 316ff.
- 49 Vgl. Barthélémy Amengual: *Lumière, c'est le réalisme ...* In: Institut Lumière (Hg.): *Lumière, le cinéma*. Lyon 1992, S. 56-63, hier S. 60.
- 50 Henri Langlois, zitiert ebenda.
- 51 Martin Loiperdinger untersucht in einem quellenkritischen Aufsatz, inwieweit *L'ARRIVÉE D'UN TRAIN* als Ikone für den Beginn des Films gilt, aber auch als schlagendes Beispiel für die manipulatorische Macht dient, die das Kino angeblühlich seit seinen Anfängen inneohnt. Vgl. M.L.: *Lumières Ankunft des Zuges. Gründungsmythos eines neuen Mediums*. In: *Kintop* 5, 1996, S. 37-70, hier S. 40. Vgl. dazu auch Stephen Bottomore: *The Panicking Audience? Early Cinema and the »Train Effect«*. In: *Historical Journal of Film, Radio and Television*, Bd. 19, Nr. 2, 1999, S. 177-216.
- 52 Gunning: *An Aesthetic of Astonishment*, a.a.O., S. 42f.
- 53 Dubois, a.a.O., S. 22.
- 54 Vgl. Gilles Deleuze: *Différence et répétition*. Paris 1968.