

Unverkäufliche Leseprobe



**Peter-André Alt**  
**Kafka und der Film**  
Über kinematographisches Erzählen

238 Seiten, Gebunden  
ISBN: 978-3-406-58748-1

## Ästhetik dynamischer Bilder

Am 5. September 1907 wurde das erste Prager Stadtkino eröffnet, das sich im Haus *Zum blauen Hecht* in der Karlsgasse etablierte. Der schmale, ursprünglich für ein Cabaret vorgesehene Zuschauerraum bot 56 Sitzplätze, dazu einen kleinen Eingangsbereich, in dem sich die Kasse befand. Lizenzinhaber war der Zauberkünstler Viktor Ponrepo, der seit 1899 mit seinem tragbaren Projektionsapparat Böhmen bereist und einem Jahrmarktspublikum Kurzfilme gezeigt hatte; sein Bruder versah den Part des «Erklärers», der den Inhalt der Filme zusammenfaßte und ihre Zwischentitel vorlas. Am 18. Oktober 1907 nahm ein zweites Lichtspieltheater im *Café Orient* an der Hibernergasse den Betrieb auf.<sup>1</sup> Im 1910 eröffneten *Cabaret Lucerna*, das sich ursprünglich auf Kleinkunstprogramme mit Lieder- und Sketchabenden spezialisiert hatte, richtete man später einen dritten Vorführraum ein; das in einem großen Palais zwischen Wasser- und Stephansgasse gelegene Kino mit dem Namen *Bio Lucerna* genoß in den folgenden Jahren als das luxuriöseste Lichtspielhaus der Stadt besonderes Renommee.<sup>2</sup>

Franz Kafka gehörte gemeinsam mit seinem Freund Max Brod, der sich bald einen «Provinzkenner des Kinematographen»<sup>3</sup> nennen wird, zu den frühen Besuchern der Prager Filmtheater.<sup>4</sup> Während der ersten Berufsjahre nach dem Abschluß seines Rechtsstudiums im Juni 1906 pflegte er ein

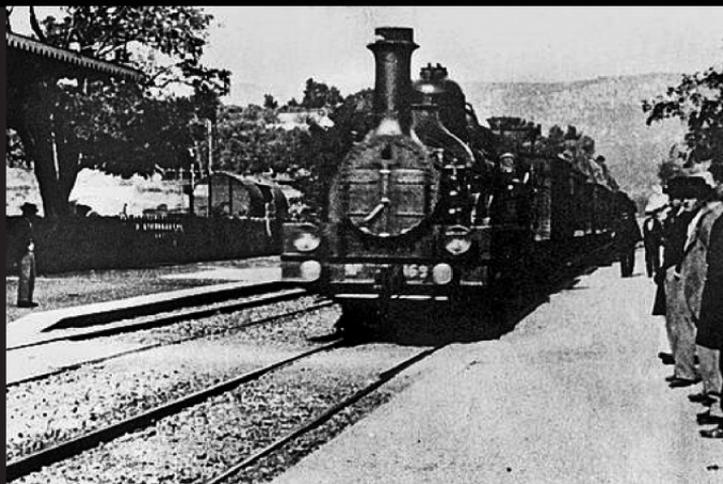
abwechslungsreiches Nachtleben, das ihn regelmäßig ins Schauspiel und in die Operette, in Cabarets, Weinlokale und Bars führte.<sup>5</sup> Da die Kinosäle in unmittelbarer Nachbarschaft der zentralen Kleinkunsth Bühnen, Varietés und Cafés chantants lagen, war es verständlich, daß Kafka sich auch von den Verheißungen des neuen Mediums anlocken ließ.<sup>6</sup> Der als oberflächlich geltende Unterhaltungscharakter der Lichtspielproduktionen scheint ihn durchaus angezogen zu haben. Für «alles Neue, Aktuelle, Technische interessierte er sich, so zum Beispiel auch für die Anfänge des Films», weiß Max Brod 1937 zu berichten.<sup>7</sup> Schon Ende 1908 spricht Kafka mit leicht ironischem Unterton davon, man müsse sich «am Leben erhalten für den Kinematographen».<sup>8</sup> Der Konnex von Präsenz und Film, den er hier beschwört, verweist auf ein erstes Leitmotiv, das seine Auseinandersetzung mit dem Kino bestimmt: die Ästhetik der Bewegung.

Besonderes Interesse entwickelt Kafka für das dynamische Arrangement der Filmbilder und die Technik ihrer Sequenzierung.<sup>9</sup> Sehr exakt erfaßt er im Tagebuch die neue Bewegungskunst, die das Medium erzeugt, indem es vertraute Abläufe durch Beschleunigung verfremdet. Die erste uns überlieferte Notiz aus seinem Journal, die vom Sommer 1909 stammt, lautet: «Die Zuschauer erstarren, wenn der Zug vorbeifährt.»<sup>10</sup> Dieser Passus bezieht sich auf den Überwältigungseffekt einer filmischen Eisenbahn-Szene, deren Dynamik das Prager Publikum offenkundig verstörte. Das Vorbild für solche Kinomotive lieferte der 1895 entstandene, am 6. Januar 1896 erstmals vorgeführte Kurzfilm der Brüder Lumière, der unter dem Titel *L'Arrivée d'un train à la gare de La Ciotat* die Annäherung und das Anhalten einer Lokomotive im Bahnhof zeigt. Einer

Legende zufolge sollen die Pariser Zuschauer, als ihnen die nur 49 Sekunden dauernde Sequenz präsentiert wurde, überstürzt den Saal verlassen haben, weil sie vor der naturalistischen Echtheit der vorüberziehenden Lokomotive erschranken; die aggressive physische Nähe der andrängenden Bilder sei, so hat Adorno betont, ein spezifisches Merkmal des Films.<sup>11</sup>

Kafka sah vermutlich eine Variation des berühmten Originals, die einen mit hohem Tempo vorüberfahrenden Eisenbahnzug, nicht aber seine Ankunft im Bahnhof darstellte.<sup>12</sup> Das Motiv wurde, wie Siegfried Kracauer berichtet, häufig imitiert und abgewandelt; allein die Lumière-Brüder drehten ähnliche Aufnahmen in den Jahren nach 1896 mehrfach, so in Köln (*Arrivée de l'express*), Jaffa und Jerusalem.<sup>13</sup> Der englische Kinopionier Robert W. Paul wiederholte die Lumière-Szene in seinen Produktionen *Travel* (1896) und *London Express* (1898). Französische Kameramänner experimentierten seit 1897 mit Objektiven, die sie an fahrenden Automobilen, Eisenbahnen und Schiffen befestigten. Eine gleichfalls erfolgreiche Version des Sujets inszenierte Cecil Hepworth, der im Jahr 1900 ein Automobil filmte, das sich in raschem Tempo der Kamera nähert und erst in dem Moment anhält, da die Stoßstange der Kamera auf wenige Zentimeter nahegekommen ist.<sup>14</sup> Hepworth' Titel – *How it feels to be run over* – suggeriert dieselbe Authentizität der Bewegungserfahrung, die auch das Eisenbahnmotiv den Zuschauern vermitteln möchte.

Kafka befaßt sich mit dem Eisenbahn-Topos, weil ihn die Dynamisierung des Filmbildes unter wahrnehmungspsychologischen Gesichtspunkten beschäftigt.<sup>15</sup> Der Film verleihe dem «Angeschauten», so formuliert das Reisetage-



*Auguste und Louis Lumière, L'Arrivée d'un train à la gare  
de La Ciotat (1895)*

buch im Februar 1911, die «Unruhe» einer «Bewegung», die nur durch den Stillstand des Blickes ertragen werden könne.<sup>16</sup> Über eine nächtliche Münchener Taxifahrt heißt es einige Monate später, die Reifen des Wagens rauschten «auf dem nassen Asphalt wie der Apparat im Kinematographen».<sup>17</sup> Die Verbindung zwischen modernem Verkehr und Film, die diese Notiz herstellt, reflektiert auch Max Brod in einem frühen Kino-Essay, der 1909 in der *Neuen Rundschau* erschien und vier Jahre später in seinem Essayband *Über die Schönheit häßlicher Bilder* nachgedruckt wurde. Er beschreibt die filmische Darstellung einer Eisenbahnfahrt, die den Zuschauer in ihren Bann schlägt, da er mit den Augen auf die Gleise schauen muß, die sich vor der Kamera wie ins Nichts erstrecken: «(...) gleich werde ich durch zwei Schienen überrascht, die auf mich zugleiten, ich sitze nämlich in der Lokomotive eines Blitzzuges, ich erfreue mich an Bergen, Flüssen, Eingeborenen, an dem absoluten Nichts im Tunnel.»<sup>18</sup> Marinettis *Manifest des Futurismus*, das im selben Jahr wie Brods Essay verfaßt wurde, feiert «die breitbrüstigen Lokomotiven, die auf den Schienen wie riesige, mit Rohren gezäumte Stahlrosse einherstampfen»<sup>19</sup>, im Sinne der hier aufscheinenden Verklärung technisch hergestellter Dynamik als Inbegriff eines poetischen Objekts. Noch 1926 wird Buster Keatons *The General*, der zu den technisch aufwendigsten Filmen der Zeit gehörte, das Eisenbahnthema zum Gegenstand einer zwischen Komik und Grotteske schwankenden Dramaturgie machen.

In dem Ende 1913 von Kurt Pinthus im Wolff-Verlag herausgegebenen *Kinobuch*, das zumeist in parodistischem Stil gehaltene Drehvorlagen («Kinodramen») bekannter

Hausautoren versammelte, veröffentlicht Brod eine Skizze, die das Geschwindigkeitsthema aufgreift.<sup>20</sup> Der Schüler Kühlenbeck, der Held des Szenarios, träumt am hellichten Tag von der Ankunft eines Zuges am Bahnhof, dem sein vermeintlich vermöglicher Onkel aus Amerika entsteigt. In der Vorrede erklärt Brod: «Verwandlungen, Gespenster, Sprünge aus dem Fluß auf eine hohe Brücke hinauf, solche Dinge sehe ich – gern im Kino.»<sup>21</sup> Das *Kinobuch* bestätigt die Bedeutung, die die Darstellung technisch beschleunigter Bewegungsprozesse für das neue Medium gewinnt, durch zahlreiche Exempel; nicht nur bei Brod, sondern auch in den Entwürfen von Walter Hasenclever und Kurt Pinthus spielen Eisenbahnfahrten und Verfolgungsjagden in Automobilen eine entscheidende Rolle.<sup>22</sup> Ludwig Rubiner legt gleichfalls 1913 bei Kurt Wolff einen Zyklus von *Kriminal-Sonetten* vor, in denen kinematographische Szenen so imitiert werden, daß die einzelnen Texte wie die Sequenzen aus einem «Episodenfilm» wirken.<sup>23</sup> Hasenclever lobt die Sonette Ende 1913 in einer Rezension in der *Frankfurter Zeitung* ausdrücklich, weil sie die Möglichkeiten des Kinos mit «der Technik des Wortes und der Bildhaftigkeit des Geistes» steigerten.<sup>24</sup>

Die Darstellung von schnellen Bewegungsvorgängen, die beim Zuschauer Nervenkitzel hervorrufen sollte, bildet ein zentrales Thema, in dem das neue Medium sich selbst reflektiert. In England drehten Alfred Collins, Cecil Hepworth, Robert W. Paul und James Williamson schon um die Jahrhundertwende Filme über Autokollisionen und Bahnkatastrophen (*The Terrible Railway Accident*, 1896, *Explosion of a Motor Car*, 1900).<sup>25</sup> Der Berliner Kinopionier Oskar Meester produzierte in seiner Aktualitätenschau ab

1905 regelmäßig Aufnahmen aus fahrenden Automobilen, aber auch Dokumentationen, die Wettrennen und Geschwindigkeitsrekorde zeigten (*Huldigungsfahrt der sächsischen Automobilfahrer vor König August am 2. 7. 1905, Die Bilder vom Herkommer Automobilrennen bei München am 12. 8. 1905*).<sup>26</sup> David W. Griffith präsentierte 1907 unter dem Titel *Drive for a Life* ein effektvolles Kurzdrama, in dessen Verlauf ein Autofahrer mit Höchsttempo über die Straßen rast, um eine junge Frau vor dem Gifftod zu retten.<sup>27</sup> Die französische Pathé-Produktion führte Alltagsszenen mit komischen Pannen und Mißgeschicken vor, die am Ende in grotesken Verfolgungsjagden kulminierten (*Course des sergents de ville, 1906, La course des potirons, 1907*).<sup>28</sup> Zu den beliebtesten Filmen der Zeit um 1910, für die in Reklame-Inserten geworben wurde, gehörten Titel wie *Der klettergewandte Dieb, Ein Eisenbahn-Unglück, Ein Automobil-Unfall, Eine wilde Jagd im Automobil* oder *Roman eines Lokomotivführers*.<sup>29</sup> Das Thema der riskant beschleunigten Bewegung – Thomas Koebner spricht von einer «Siebenmeilen-Stiefel-Dramaturgie» – stand im Mittelpunkt solcher nur wenige Minuten umfassenden Sequenzen, die ganz auf die Erzeugung des Schockeffekts zugeschnitten waren.<sup>30</sup> Max Brod schreibt 1912, der «wahre Kinema-Stil» sei dort gegeben, wo «Tempo» zur «erdfernen Raserei gesteigert» werde.<sup>31</sup> Emilie Altenloh, die 1913 an der Universität Leipzig die erste soziologische Dissertation über den Film als gesellschaftliches Phänomen vorlegte, erklärt dazu: «Ein typischer Zug der kinematographischen Darbietungen, das rapid schnelle Abrollen der Handlung, entspricht ganz dem Bedürfnis des Großstädtlers, dem ja der [!] Kino in erster Linie angepaßt ist (...)»<sup>32</sup>



*Erstes  
Autorennen  
der Firma  
Renault  
(1908)*



Daß das Thema der Beschleunigung von Bewegungsabläufen für die filmästhetischen Überlegungen der Zeit generell eine Rolle spielte, ist evident.<sup>33</sup> In Hans Heinz Ewers' Schauerroman *Der Zauberlehrling* (1909) heißt es, der Film sei mit seinen technischen Verfügungsmöglichkeiten «der echte Alchemist, er schlägt in Stücke, was die Vernunft predigt, und ist der einzige Zauberer der Welt. Er macht Gegenwart zur Vergangenheit und Vergangenheit zur Zukunft, macht die Ursache zur Wirkung und die Wirkung zur Ursache.»<sup>34</sup> Ewers, der in den Jahren vor dem Weltkrieg acht Filmexposés für die Produktionsfirma *Bioscop* verfaßte,<sup>35</sup> beschreibt hier auf abstrakter Ebene nichts anderes als den Effekt der Bildermanipulation, die der Film bewirken kann, wenn er in umgekehrter Folge abgespult wird. «Der Kinematograph», notiert der Futurist Marinetti im Mai 1912, «bietet uns den Tanz eines Gegenstandes, der sich teilt und sich ohne menschliches Eingreifen wieder zusammensetzt. Er zeigt uns auch rückwärts den Sprung eines Schwimmers, dessen Füße aus dem Wasser auftauchen und heftig auf das Sprungbrett zurückprallen.»<sup>36</sup> Peter Weiss nennt «groteske Verfolgungsszenen und Verwandlungen» in seiner 1956 entstandenen Studie *Avantgardefilm* ein Merkmal des frühen Kinos der Zeit vor 1914.<sup>37</sup>

Das Spiel der veränderten Perspektiven entsteht durch die Umstellung von Bewegungsabläufen und deren Neuarrangement in nicht-kausalen Ereignissequenzen. Der frühe Film bevorzugt extrem dynamisierte Szenen, weil er mit ihnen seine technischen Eingriffs- und Organisationsmöglichkeiten demonstrieren kann; Gilles Deleuze spricht in diesem Zusammenhang davon, daß die «Bewegungsquantität» das Thema und zugleich eine Form der Selbstreflexion

des neuen Mediums gebildet habe.<sup>38</sup> Zahlreiche Essays der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg beleuchten die metaästhetische Dimension der kinotypischen Bilddynamik als Resultat einer allein auf äußere Effekte setzenden Programmatik. Kurt Pinthus schreibt 1913 im Vorwort zum *Kinobuch*, die wesentlichen Ingredienzen des Films seien «Bewegung als Geste» und der technische «Trick», der Eisenbahnzüge fliegen lasse.<sup>39</sup> Die «Hypnose von Zuschauern» durch das Erleben von «Geschwindigkeit» bezeichnet Walter Hasenclever im gleichen Jahr als zentrales Element der Kinowirkung.<sup>40</sup> Georg Lukács sieht, ebenfalls 1913, im «romantisch Spannenden einer Verfolgung auf tausenden Autos» ein besonders reizvolles Element des neuen Mediums.<sup>41</sup> Walter Serner spricht zur selben Zeit vom «Affekt der Bewegung», der die Schaulust des Filmzuschauers begründe.<sup>42</sup> Yvan Goll nennt «die rasende Anhäufung ganz unzusammenhängender Situationen» eine auch für Autoren inspirierende Verheißung, die vom Film ausgehe.<sup>43</sup> Der junge Bertolt Brecht vermerkt am 6. Juli 1920 in seinem Tagebuch, an den «Detektivdramen» des Kinos liebe er besonders «das Gymnastische».<sup>44</sup> In Thomas Manns *Zauberberg* sehen Hans Castorp und sein Vetter im *Bioskop-Theater* von Davos-Platz einen exotischen Sensationsfilm, der ihnen «gejagte Vorgänge voll Pracht und Nacktheit» bietet.<sup>45</sup>

Hinter solchen Formulierungen steht die Hypothese, daß der Film die traditionelle Illusionsästhetik der Literatur mit ihren auf seelische Kausalität setzenden Motivationsformen durch eine «anti-psychologische Außenschau» substituieren.<sup>46</sup> Die Dynamisierung des Bildes liefert eine Verschiebung des Schwerpunkts von der Ebene der Introspektion, wie sie für konventionelle Erzählvorgänge typisch

ist, auf das Niveau der Externalisierung, in der körperliche Bewegung, Gestik und Mimik dominieren.<sup>47</sup> Alfred Baeumler stellt 1912 fest, das breite Publikum teile mit dem Medium des Films ein geringes Interesse an «Kausalverknüpfung» und «Psychologie».<sup>48</sup> Georg Lukács bezeichnet das Kino 1913 als «unmetaphysisch», weil es Dynamik ohne «Grund und Sinn» darstelle; seinen Bildern fehle der innere Zusammenhang, wie er durch eine ordnende Perspektive kausalen oder finalen Charakters entstehe.<sup>49</sup> Mit dieser Suspension der Metaphysik, die aus der Beschränkung auf die Mechanismen der körperlichen Dynamik resultiert, verbindet sich auch für Lukács die Abkehr von der psychologischen Motivierung der Ereignisse. Das Kino verleihe den Gegenständen, so heißt es, eine isolierte Bedeutung, indem es sie in ihrer physischen Präsenz und Wirkung vorführe. Allein der Film, erklärt Lukács, könne das Automobil «poetisch» machen, indem er seine Schönheit als Schönheit der Funktion zeige.<sup>50</sup>

[...]