

## FILME müssen reisen

Zwei Frauen  
auf Achse:  
Schlussbild von  
»Thelma and Lou-  
ise« (USA 1993,  
Ridley Scott).

### Über die drei Mobilitäten des Kinos

Was haben Weltraumabenteuer mit Massentourismus, was das Berner Oberland mit »Bollywood« zu tun? Die Bezüge zwischen Kino und Mobilität sind vielfältig; sie erschließen sich nicht nur über die Faszination der Filmemacher für die unerschöpflichen Möglichkeiten technischer Vehikel.

von **Vinzenz Hediger**

Unter der Überschrift »Zur gleichen Zeit in Saudi-Arabien« zeigt ein Cartoon einer amerikanischen Tageszeitung im Herbst 2013 ein Ehepaar auf dem Sofa in Rückenansicht vor einem Fernseher. Der Mann trägt Bart und Kufya, die typische arabische Kopfbedeckung mit einem Baumwolltuch und einem schwarzen Hauptring, die Frau einen Kaftan mit Kapuze, der das Haar ganz bedeckt. Auf dem Bildschirm ist der Endtitel des Films »Thelma and Louise«.

Dieses Roadmovie von Ridley Scott nach einem Drehbuch von Callie Khourie war zum Zeitpunkt seines Erscheinens 1993 Gegenstand einer großen Kontroverse: Zwei Frauen fahren in einem Cabrio durch den amerikanischen Westen; weil sie den Männern, mit denen sie es dabei zu tun bekommen und die sie schlecht behandeln, Paroli bieten, werden sie bald von der Polizei verfolgt. Der Film endet damit, dass die beiden in einer aussichtslosen Situation vor der Polizei davonfahren und den Wagen über den Rand eines Canyon hinaus steuern. Die letzte Einstellung zeigt den Wagen im Flug über den Abgrund; das Bild gefriert; der Film endet. Der Film löste eine Debatte um Geschlechterrollen aus und wurde bald als Schlüsselwerk eines feministischen Mainstream-Kinos gefeiert, bald als Apologie der Selbstjustiz verdammt. So oder so gehört Ridley Scotts Film längst zum Kanon des neuen amerikanischen Kinos.

In dem Cartoon nun beklagt sich der arabische Mann am Ende des Films über dessen Kürze: »Er war nur acht Minuten lang!« – »Man hat alle Szenen herausgeschnitten, in denen eine Frau am Steuer zu sehen war«, erklärt seine Frau. So gründlich kann staatliche Zensur sein, dort wo sie noch existiert. Anlass des Cartoons ist eine aktuelle Debatte in Saudi-Arabien, bei der es um die Aufhebung des Fahrverbots für

Frauen geht, das in dem vom wahabitischen Islam geprägten Königtum – einer konservativen und dogmatischen Richtung des sunnitischen Islams – nach wie vor besteht. Die Pointe des Witzes besteht natürlich darin, dass es keineswegs der Aufstand der beiden von Susan Sarandon und Geena Davis gespielten Frauen gegen den ganz gewöhnlichen Sexismus der amerikanischen Männer sein soll, der den saudischen Zensoren ein Dorn im Auge war, sondern die einfache Tatsache, dass die beiden Frauen den ganzen Film über selbst am Steuer sitzen.

#### Faszination des Kinos für die technische Mobilität

Dass der Witz funktioniert, hat auch damit zu tun, dass er die vielfältigen Bezüge ins Spiel bringt, die zwischen Film und Mobilität bestehen. Seit seinen Anfängen ist der Film fasziniert vom Verkehr und von Medien der Bewegung wie Zug und Automobil. Die erste öffentliche Filmvorführung wurde von den Gebrütern Lumière, zwei Unternehmern aus Lyon, im Dezember 1895 in einem Pariser Café organisiert. Gezeigt wurde unter anderem der Film »Arrivée d'un train dans la gare de la Ciotat«, der die Einfahrt eines Zuges in einen südfranzösischen Bahnhof zeigt. Die Legende besagt, dass die Darstellung so realistisch gewesen sei, dass das Publikum aus Angst vor dem herannahenden Zug die Flucht ergriffen habe. Diese Anekdote ist frei erfunden und taucht erst zehn Jahre später erstmals auf, aber es ist durchaus bedeutsam, dass ausgerechnet der Lumière-Film mit dem Zug zum Gründungsmythos des Kinos avancierte.

Die Geschichte von der Faszination des Kinos für die technische Mobilität setzt sich fort mit den »ghost rides«, die im frühen Kino besonders populär waren: Filme, die mit einer Kamera gedreht wurden, die vor-



Kino bildet: Karikatur einer amerikanischen Tageszeitung, Oktober 2013.

ne an einer Lokomotive festgemacht war, und einfach nur die Fahrt über die Gleise zeigten. Dass der erste amerikanische Spielfilm mit einer komplexen Erzählstruktur Edwin Porters »The Great Train Robbery« von 1903 war, gehört ebenfalls in diesen Zusammenhang, ebenso die großen Werke des Kinos der 1920er Jahre wie »La roue« von Abel Gance, ein Schlüsselfilm der französischen Avantgarde, »The Iron Horse« von John Ford von 1924, einer der ersten Western, der vom Bau der Eisenbahn quer durch die USA handelt, oder Walther Ruttmanns »Berlin, Symphonie einer Großstadt« von 1928, der in das komplexe Gewirr der Großstadt mit einer Zugfahrt eintaucht. Die »Fox« Tönende Wochenschau« wiederum verschaffte sich in den Anfangsjahren des Tonfilms einen entscheidenden Marktvorteil gegenüber der Konkurrenz mit Aufnahmen, die Charles Lindbergh beim Start zu seinem Atlantik-Flug und bei der Landung in Paris zeigten. Raketen gehören spätestens seit Georges Méliès' vierzehnminütiger Jules-Verne-Verfilmung »Reise zum Mond« von 1902 zum Repertoire der verfilmten Verkehrsmittel.

### Roadmovies und die automobile Lebensform

Das Genre des Roadmovies, zu dem »Thelma & Louise« gehört, schreibt demnach eine ursprüngliche Faszination des Kinos für Verkehrsmittel und technische Mobilität fort und adaptiert sie auf das Zeitalter des motorisierten Individual-Verkehrs. Nicht von ungefähr tauchen die ersten Roadmovies in den 1960er Jahren auf, also kurze Zeit nach der Fertigstellung des nationalen Fernstraßen-Systems in den USA, das zu den großen Infrastruktur-Projekten der Eisenhower-Administration gehörte, während zeitgleich in Europa die Filme von Jean-Luc Godard und Jacques Tati mit »Trafic« von 1971 die automobile Lebensform filmisch ausloteten.

Zur Faszination des Bewegungsmediums Films für den Verkehr kommt ferner hinzu, dass der Film selbst ein mobiles Medium ist. Kunstwerke auf Reise zu schicken, ist an sich keine neue Praxis. In der Antike gab es einen florierenden Kunsthandel mit Kopien griechischer Plastiken, die sich reiche römische Bürger in die Gärten ihrer Villen stellten, während die Venedig-Touristen des 18. Jahrhunderts, von denen unter ande-

rem Montesquieu berichtet, selten ohne eine Vedute nach Hause zurückkehrten, also eine gemalte Stadtansicht von Guardi, Bellotto oder einem anderen Barock-Meister. Ferner bilden Kunstwerke seit alters einen wichtigen Teil jeder Kriegsbeute. Napoleons Ägyptenfeldzug diente auch der Erweiterung der Louvre-Sammlung, und dessen Kurator Vivian Denon räumte bei der Rückfahrt im Vorbeigehen auch noch die venezianischen Kirchen leer (nach dem Wiener Kongress kehrten die Bilder, vom Weihrauchruß gereinigt und dem Kunstgenuss der Touristen so besser zugänglich, nach Venedig zurück).

In der Geschichte der Kunstformen ist der Film allerdings durchaus die erste, die von vornherein darauf angelegt ist, möglichst weit zu reisen und an möglichst viele Orte zu gelangen. Die Hollywood-Studios verdanken ihre Dominanz des Weltmarktes einem globalen Verleihsystem, das sie in den 1920er Jahren aufbauten, und der Kinostart eines großen Hollywood-Films findet mittlerweile weltweit am selben Tag statt, mit bis zu 15000 Spielorten (die Filmkopie ist ja mittlerweile durch digitale Datenträger ersetzt worden, was die Verbreitung von Filmen weiter erleichtert). Filme bekommt man überdies seit Längerem schon auch jenseits des Kinos zu sehen. Spätestens seit 1919 und der Einführung des Pathé 9.5 mm-Formats, einem Vorläufer von Heimvideo und DVD, kann man sich Filme auch zu Hause anschauen. Über Internet-Plattformen im sogenannten »streaming«-Verfahren kann man mittlerweile von unterwegs über Laptop- und Tablet-Computer und Smartphones auf umfangreiche Filmkataloge zugreifen.

### Universell verstehbar: Möglichst wenig kulturelle Spezifik

Auf Mobilität sind aber nicht nur die Technologien und Vertriebsnetzwerke des angelegt, sondern auch die Filme selbst. Strenge Zensurregeln, wie sie dem Cartoon zufolge im saudischen Fernsehen gelten, sind der



Angst einflößend realistisch: »Arrivée d'un train dans la gare de la Ciotat«, Gebrüder Lumière, (Frankreich 1895).



Ein Hit des frühen Kinos: »Phantom Ride«, Autor unbekannt.



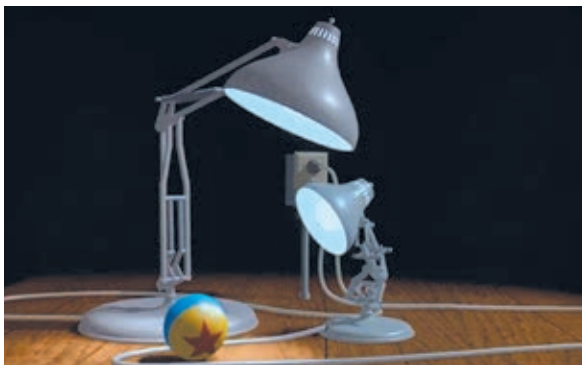
Der Stau als dramatischer Konflikt: Jean-Luc Godards »Week-end« (Frankreich 1968).



Die automobilen Lebensform: »Trafic« von Jacques Tati (Frankreich 1967).



Zwei Lampen, viel Gefühl: »Luxo Jr.« von John Lasseter/Pixar (USA 1986).



Alptraum jedes Produzenten von großen Kinofilmen, weil die Anpassung bereits fertiggestellter Filme an lokale Sitten und Wertvorstellungen zusätzliche Kosten verursacht (wie sie zugleich auch der Traum von Produzenten kleinerer Filme sind, die sich von einem Zensurskandal Publizität für ihre Werke erhoffen können). Große Kinofilme werden entsprechend so konzipiert, dass sie möglichst wenige Markierungen kultureller Spezifik enthalten.

Der erste Kurzfilm von Pixar, eines Studios, das mit großem Erfolg digitale Animationsfilme produziert, also Trickfilme aus dem Computer, steht in beispielhafter Weise für dieses Prinzip. Er heißt »Luxo Jr.«, stammt aus dem Jahr 1986 und zeigt zwei bewegliche Tischlampen, eine große und eine kleine, in einer unmissverständlich lesbaren Interaktion. Die kleine spielt mit einem Ball, die große schaut treu sorgend zu. Der Ball platzt, die kleine Lampe sinkt in sich zusammen (sie ist traurig, so schließen wir). Dann holt sie sich von jenseits des Bildrahmens einen noch größeren Ball, und die Welt ist wieder in Ordnung. Die Lampen sind so animiert, dass sie durch Haltung und Bewegung Gefühle zum Ausdruck bringen, die eindeutig verstehbar sind. Unbestimmt bleibt hingegen, welches Geschlecht die beiden Figuren haben, in welchem Verwandtschaftsverhältnis sie zueinander stehen

oder welchen sozialen Status sie haben. Der Film erzählt eine Geschichte, die universell ist, gerade weil die Figuren universell verständliche Gefühle, aber keine spezifische Identität haben. Genau nach diesem Prinzip – mache die Dinge durchsichtig und lesbar, aber lasse offen, was nicht festgelegt zu werden braucht – funktionieren auch die großen Hollywood-Filme, und genau darin liegt die Garantie ihrer Mobilität.

### »Comedies don't travel«

Ausgenommen von dieser Logik sind letztlich nur Komödien, deren Produktion weniger kostet als die eines großen Action-Films und die auf dem Heimmarkt ihre Kosten einspielen können, auch in europäischen Ländern wie Frankreich oder Deutschland, in denen die Filmproduktion sonst auf Subventionen angewiesen ist. »Comedies don't travel« lautet ein Standard-satz aus dem Jargon der Hollywood-Studios: Komödien sind zu kulturspezifisch, sie »reisen« nicht. Für alle anderen Filme kommt es aber gerade darauf an, dass sie in diesem Sinne reisen und ihr Publikum auch anderswo finden können.

### Gleichzeitig am Start: Weltraumabenteuer und Massentourismus

Schließlich gibt es eine Mobilität durch den Film. Das Kino erschließt virtuelle Räume und vermittelt Kenntnisse, die buchstäblich und in einem übertragenen Sinn den Horizont seiner Betrachter erweitern. Bevor es den Massentourismus gab, war das Kino ein Substitut des Reisens. Im Kino gelangte man in ferne Länder, die einem sonst nicht zugänglich gewesen wären. Zugleich ist das Kino eine Maschine für Zeitreisen: Es macht Epochen erfahrbar, die weit zurückliegen oder noch gar nicht angebrochen sind. Und es erschließt Räume, die unerreichbar bleiben werden, und die es außerhalb des Kinos gar nicht gibt – etwa die Tiefen des Weltalls. Weltraumabenteuer gehören, wie bereits gesagt, seit den Anfängen zum Repertoire des Kinos.

Es ist aber vielleicht kein Zufall, dass die eigentliche Blüte des Weltraumabenteuers im Kino, die mit solchen Schlüsselwerken des Kinos wie Stanley Kubricks »2001 – A Space Odyssey« von 1968, George Lucas' »Star Wars« von 1977, Ridley Scotts »Alien« von 1979 oder der TV-Serie »Star Trek« anbricht und bis heute anhält, zusammenfällt mit der raschen Entfaltung

### ☉ Auf den Punkt gebracht

- Seit seinen Anfängen ist der Film fasziniert von Medien der Bewegung – egal ob Zug, Auto, Flugzeug oder Weltraumfahrten.
- Das Kino erschließt virtuelle Räume und erweitert den Horizont des Zuschauers; es ist eine Maschine für Zeitreisen in die Vergangenheit und Zukunft.
- Der Film ist die erste Kunstform, die beispielsweise im Gegensatz zum Bild darauf angelegt ist, unterwegs zu sein; das globale Verleihsystem wird inzwischen längst ergänzt von Internet-Plattformen.
- Große Kinofilme sollen weltweit verkauft werden, deshalb enthalten sie möglichst wenig kulturelle Spezifika.

des Massentourismus und der Einführung von Großraum-Langstreckenjets in den 1960er Jahren. Kubricks »2001« kam im April 1968 ins Kino; ein knappes Jahr später fand der Jungfernflug der Boeing 747 statt, die mit ihrem Fassungsvermögen von bis zu 500 Personen den Luftverkehr revolutionierte. War das Kino zunächst ein Substitut für den Tourismus, so wurde es nach 1960 zu dessen Supplement – zu dem Medium, das in Ergänzung und Überschreitung der Räume, die der Tourismus erschließt, »wagemutig dahin geht, wo niemand zuvor je war«, wie es in einem Slogan für »Stark Trek« heißt.

### »Bollywood« und Berner Oberland

Mitunter zieht der Film den Tourismus aber auch nach sich. Die Kashmir-Region mit ihren grünen Hängen und dahinterliegenden weißen Berggipfeln ist der Ort, an dem in der indischen Mythologie Krishna wohnt, der Gott der Liebe. Im populären Hindi-Kino, das mittlerweile unter dem Namen »Bollywood« bekannt ist, wurden Tanzszenen mit Liebespaaren deshalb lange in Kashmir gedreht. Als die Region im Zuge der Grenzkonflikte mit Pakistan zu unsicher wurde, wichen die indischen Produzenten in die Schweiz aus, genauer nach Gstaad im Berner Oberland, wo die Landschaft derjenigen des Kashmir gleicht. Der neue Drehort zog die Aufmerksamkeit der neuen indischen Mittelklasse auf sich, die sich im Zug der Wirtschaftsreformen der 1990er Jahre bildete, und seit einiger Zeit gehört zur typischen Europareise indischer Touristen neben Besuchen in Paris und London auch der obligate Abstecher ins Berner Oberland, im Sinne einer Pilger-



Verloren im Weltraum: »2001 – A Space Odyssey« von Stanley Kubrick (USA 1968).

fahrt an die Drehorte der großen Hits von Superstars wie Shah Rukh Khan und Aishwarya Ray.

### Ins Kino, um etwas über die Welt zu lernen

Schließlich aber gilt fürs Kino auch, was fürs Reisen gilt: Es bildet, und es ist in diesem Sinne auch ein Medium der sozialen Mobilität. Darin liegt genau der Sinn der Zensur, wie sie in dem Cartoon am saudischen Fernsehen geübt wird. Wer Filme schaut, lernt Dinge, die sie oder ihn auf die Idee bringen könnten, neue Ansprüche ans Leben zu stellen. Der fingierten saudischen Zensur des Cartoons fällt alles zum Opfer, was zeigen könnte, dass Frauen auch ein anderes Leben führen können, als dies die Geschlechterrollen des wahabitischen Islam verlangen. Dass die Pointe des Cartoons funktioniert, liegt ganz wesentlich daran, dass

wir wissen, wie unabweisbar die Evidenz des Films ist, wenn sie sich erst einmal einstellt. »Ich gehe ins Kino, um etwas zu erleben«, lautet ein Satz von Rainer Werner Fassbinder. Man könnte ergänzen: Und um dabei etwas über die Welt zu lernen. ◆

## Der Autor



**Prof. Dr. Vinzenz Hediger**, 44, hat seit 2011 die Professur für Filmwissenschaft an der Goethe-Universität inne. Er studierte Philosophie, Amerikanistik und Filmwissenschaft an der Universität Zürich, er war von 1994 bis 1999 für längere Forschungsaufenthalte in den USA. Neben seinem Studium arbeitete Hediger als Filmkritiker und Medienjournalist für eine größere Schweizer Tageszeitung. Nach Promotion (1999) und Post-Doc an der Universität Zürich von 1999 bis 2004 wurde der gebürtige Schweizer auf den Krupp-Stiftungslehrstuhl für Theorie und Geschichte bilddokumentarischer Formen an die Ruhr-Universität Bochum berufen. Von dort wechselte er 2011 nach Frankfurt. Zu seinen wichtigsten Publikationen zählen: »Films that Work. Industrial Film and the Productivity of Media« (Amsterdam University Press 2009), »Film Denken. Essays zur Filmphilosophie« (gemeinsam mit L. Engell, O. Fahlke, C. Voss, Fink 2014), »Nostalgia for the Coming Attraction. American Movie Trailers and the Culture of Film Consumption« (Columbia University Press 2014).

### Vinzenz Hediger .....

*Ein guter Arbeitstag beginnt mit* einer Tasse Kaffee.

*Am liebsten bewege ich mich fort mit* pünktlichen, einwandfrei gewarteten Schnellzügen (also nicht mit der Deutschen Bahn).

*»Entschleunigen« bedeutet für mich* mit der Deutschen Bahn in ihrem Zustand nach Mehldorn unterwegs zu sein.

*Als Jugendlicher wollte ich* Linksverteidiger bei Inter Mailand oder Auslandskorrespondent der NZZ werden.

*Rat suche ich* ständig, bei Leuten, die besser Bescheid wissen als ich (Ehefrau, Mitarbeiter, Verwaltungsangestellte ...).

*Zuhause ist* immer auch das Körpergedächtnis der letzten beiden Orte, an denen man gewohnt hat.

*Unterwegssein finde ich* befreiend.

*Virtuell bin ich unterwegs* im Kino.

*Mobil fühle ich mich* gut, bisweilen besorgt (in Zügen der Deutschen Bahn).

*Den Kindern rate ich* Französisch zu lernen und natürlich Chinesisch (neben Griechisch und Latein).

*Mein Weg führt mich* oft durch schöne Frankfurter Straßenzüge.

[hediger@tfm.uni-frankfurt.de](mailto:hediger@tfm.uni-frankfurt.de)