

MASCHINEN-ÄSTHETIK

(1987)

i. 44-45

«Die Kunst ist tot. Es lebe die neue Maschinenkunst Tatlins.»

(George Grosz/John Heartfield, Berlin 1920)

Die Rhetorik der Geschwindigkeit verdeckte und enthüllte gleichermaßen den Diskurs über die Maschine. Die eigentliche Quelle der Beschleunigung der Zeit und der Bilder, welche um die Jahrhundertwende Panik und Begeisterung, Geschwindigkeitskritik und -kult auslöste, ist die Maschine als Ursache der industriellen Revolution. Daher waren die Gedichte und Gemälde Hymnen an die Maschinen, an die durch Maschinen erreichbaren Geschwindigkeiten, an die maschinenbeschleunigte Fortbewegung durch Eisenbahn, Automobil und Flugzeug, und an die drahtlose Telegraphie. In Anlehnung an Apollinaire und an die «drahtlose Phantasie» der Futuristen publizierte Jaroslav Seifert 1925 das Hauptwerk des tschechischen Poetismus «Auf den Wellen von TSF» (Télégraphie Sans File). Die durch die Maschinen eingeführte Beschleunigung des Produktionsprozesses und der Fortbewegung - charakteristischerweise waren die Eisenbahnen zu Beginn des 19. Jahrhundert in England zuerst Gütertransportmittel, bevor sie Personenbeförderungsmedien wurden - hat zu jener Beschleunigung der Zeit geführt, die wir Techno-Zeit nennen wollen. Techno-Zeit ist per se beschleunigte Zeit, Maschinen-Zeit, maschinenbeschleunigte Zeit.

In seinem transibirischen Poem beschreibt Cendrars die Transition zur Techno-Zeit, als die Maschinen und Lokomotiven das Pferd einholen und überholen. Die natürliche Fortbewegung mit Hilfe von Fuß, Tier, Wind und Wasser ereignete sich in der natürlichen Realzeit, eine Zeit, die mit dem Körper erlebbar, ermessbar und erwanderbar ist. Als von Tieren gezogene Wagen eingesetzt wurden, befand man sich wegen des Tempos der Tiere noch immer in der Realzeit. Erst mit den selbstbeweglichen Dampfkesseln, sogenannten Lokomotiven, begann die maschinelle, beschleunigte Fortbewegung und damit die Techno-Zeit, die von der Erfahrung

Die Beschleunigung der Zeit

des menschlichen Körpers abgehoben war, von der natürlichen Erfahrung des Raumes durch den Körper. Die Prothesenkörper Automobil und Flugzeug, aber auch Telegrafie, Telefon und Television, die vom Körper und natürlichen Real-Raum losgelöste Botschaften ermöglichen, haben immer mehr Techno-Zeit erzeugt. Als Reflex auf diese Veränderungen seit 1800, seit dem Auftauchen der motorisierten, maschinenunterstützten Bewegung, die eine maschinenbeschleunigte Bewegung ist, seit dem Beginn des Maschinenzeitalters und der industriellen Revolution, sind in der bildenden Kunst mit der üblichen Zeitverzögerung von fast hundert Jahren, die es zu brauchen scheint, bevor soziale Phänomene die Kunst treffen, in der Kunst eintreffen, - sind in der Kunst um 1900 drei Themen aufgetaucht:

- 1) die grafische 2-dimensionale Darstellung der Bewegung und der Zeit; das Bewegungsproblem.
- 2) die Darstellung der Urheber der Bewegung, und zwar der maschinellen Bewegung, nämlich Eisenbahn, Auto etc., und damit zusammenhängender Sujets wie Straße, Stadt, Dynamismus, Masse, Fabrik, Bahnhof.
- 3) das Verschwinden des Raumes durch die maschinenbeschleunigte Fortbewegung, die Priorität der Zeit.

Siehe z.B. Ernst Te Peerdt, «Das Problem der Darstellung des Moments der Zeit in den Werken der malenden und zeichnenden Kunst», 1899. Die Kunstisten, die sich mit dem Bewegungsproblem auseinandersetzten, waren naheliegenderweise auch fast die gleichen, die sich mit den Maschinen und den mechanischen Fahrzeugen befaßten, die nicht nur die Ikonen der Geschwindigkeit waren, sondern auch die realen Urheber der maschinenerzeugten Beschleunigung. Von Cendrars bis Vertov werden daher das eiserne Rad und der stählerne Flügel besungen. Von Vinci bis Vertov finden wir daher in allen Manifesten der Bewegung ein Lob auf die dynamische Geometrie (der Bewegung), auf die Maschine, die Mechanik. In diesem historisch vertrauten Kontext sei auch auf die geometrisierten Hintergründe in der Bewegungsfotografie von Muybridge verwiesen. Fernand Léger, der seit 1918 mechanisierte Elemente, serienmäßig fabrizierte Gegenstände, Maschinenelemente und von Maschinen

abstrahierte Formen in bildgestalterischer Absicht benutzte, hat 1923/24, nachdem er als Assistent von Blaise Cendrars am Film «La Roue» (Das Rad, 1921-1922) von Abel Gance mitgearbeitet hat, zusammen mit Dudley Murphy (Léger erwähnt auch Ezra Pound als technischen Mitarbeiter) den Film «Le Ballet mécanique» gedreht, Musik: Georges Antheil, wo er natürliche Elemente (Himmel Bäume, Körper) mit Maschinen konfrontierte. Im Titel schon kontrahiert Léger die abendländische Konvergenz von Anatomie des Körpers und Geometrie der Maschine — wie sie in der Überschrift zum Leonardo-Kapitel zum Ausdruck kommt —, die eine Synchronisation von bewegtem Körper (Tanz) und bewegter Maschine (Mechanik) ist. Léger hat 1923 auch das Manifest «Maschinenästhetik» publiziert: «Der moderne Mensch lebt mehr und mehr in einer vorwiegend geometrischen Ordnung. Alles, was er auf mechanischem und industriellem Weg schafft, wird von geometrischen Gegebenheiten bestimmt.» Also wieder ein Lob auf die Geometrie (von Leonardo bis Le Corbusier) in Zusammenhang mit Mechanik und Industrie. Léger führte 1924 auch bereits eine Kategorie der Vielseitigkeit ein, die zur Tropik der Beschleunigung gehört, nämlich die Vielfarbigkeit, bezeichnenderweise in Zusammenhang mit Mechanik, nämlich die «Polychromie der mechanischen Architektur». Wegen seiner Bewunderung für die Maschinen und die Mechanik der Bewegung hat Léger die Geometrisierung der Bildsprache vom Kubismus (Kuben und Prismen) zum sogenannten Tubismus (Röhren und Walzen) vorangetrieben. Witzig, wenn wir daran denken, welche fundamentale Rolle die «tubes» in der Technologie der Beschleunigung seit 1900 spielen.

Paradoxaerweise haben Marey und Muybridge zwar die Maschinen für die bewegten Bilder geschaffen, die Bildmaschinen der Beschleunigung, aber selbst nicht die Maschinenbeschleunigung, die maschinelle Fortbewegung fotografiert, sondern im Gegenteil, mit den avancierten Bildmaschinen die natürliche Fortbewegung von Vögeln, Pferden und Menschen fotografiert («The Human Figure in Motion», «Animal Locomotion»). Robert Delaunay setzte hingegen in einem simultaneistischen Gemälde «Hommage à Blériot»

dem Aviator Louis Blériot ein Denkmal, der 1909 den ersten Flug über den Ärmelkanal geschafft hat und dann sagte: «England ist keine Insel mehr». Die Aufhebung der Distanz, das Verschwinden des Raumes durch die Tele-Technologie und die maschinelle Geschwindigkeit kommen in diesem Bonmot bestens zum Ausdruck, wie in den Gemälden de Chiricos. Auch Kasimir Malevich machte 1913 eine Lithographie des Titels «Simultaner Tod eines Mannes im Flugzeug und in der Eisenbahn» für das Buch «Explosivität» des Dichters Alexei Kruchenykh und anderer. Malevich folgte dabei der Lektüre der Werke «Die vierte Dimension» (1909) und «Tertium Organum» (1911) des russischen Philosophen P.D. Ouspensky, der in «Tertium Organum» die «Zeit als vierte Dimension des Raumes» definierte und schrieb:

«Wenn ein Mann einen Berg besteigt oder in einem Ballon aufsteigt, sieht er gleichzeitig und auf einmal viele Dinge, die gleichzeitig und auf einmal zu sehen auf der Erde unmöglich wäre - die Bewegung zweier Züge aufeinander zu, die in einer Kollision resultiert; die Annäherung einer feindlichen Abteilung an ein schlafendes Lager; zwei durch einen Bergrücken getrennte Städte, und so weiter» (T.O.33-34). Malevich malte auch «Der Bahnhof ist ein Vulkan des Lebens» (1918) und Khlebnikov schrieb vom «Schlangenzug». Das Bahnhofsmotiv wurde zu einem der durchgehendsten in der internationalen Avantgarde. Schon 1877 malte Claude Monet den «Gare St.Lazare», 1875 eine «Eisenbahnbrücke in Argenteuil». Paul Delvaux malte noch 1946 «Die blaue Bahn» und andere Bahn-Werke. Doch nicht nur in der Malerei, sondern auch in der Fotografie und im Film spielte die Eisenbahn von Anfang an eine hervorsteckende Rolle.

Die bewegten Bilder schwelgten in ihrer Frühzeit in der Darstellung bewegter Maschinen, insbesondere der ersten selbstbeweglichen Maschine, der Eisenbahn. Hatte der erste Film der Gebrüder Lumière die Arbeiter beim Verlassen ihrer Fabrik gezeigt, «La Sortie des Ouvriers de l'Usine Lumière» (1895), so zeigte ihr zweiter die Ankunft eines Zuges im Bahnhof, «L'Arrivée d'un train en gare» (1895). Edwin S. Porter drehte 1903 «The Great Train Robbery». Georges Méliès zeigte in 11 Minuten «Le Raid Paris-Monte Carlo en 2

heures» (1904), eine schreckliche Autofahrt. Ferdinand Zecca zeigte 1901 «Une Idylle sous un tunnel». «The Explosion of a Motor Car» (1900), «How to stop a Motor Car» (1902) von Cecil Hepworth gehören ebenso dazu wie «The Motorist» (1906) von Walter R. Booth und «On a Runaway Motorcar through Picadilly Circus» (1900) und «Extraordinary Cab Accident» (1903) von Robert W. Paul oder «Mariage by Motor» (1903) von Alfred Collins. Die Filmkünstler Vertov und Abel Gance (La Roue, 1921-22, zusammen mit Blaise Cendrars) drehten ästhetisierende Filme über die Eisenbahn. Eugene Deslaw zeigte 1928 «La Marche des Machines», mit der Musik von Luigi Russolo, dem futuristischen Begründer der Lärmkunst. 1928 drehte Deslaw auch «Les nuits électriques», 1934 «Vers les Robots» und 1936 «La revue de la rail» (Schienen-Revue). Ilya Ehrenburg veröffentlichte 1930 im Berliner Malik Verlag einen Roman über «Das Leben der Autos», so sehr war die Kunst von der selbstbeweglichen Maschine fasziniert. In diesem Roman gibt es präzise und beißende Satiren auf Taylorismus, Fordismus und Fließband:

«Der Arbeiter weiß nicht, was ein Automobil ist. Er weiß nicht, was ein Motor ist. Er nimmt einen Bolzen und schraubt eine Mutter auf. In der erhobenen Hand seines Nebenmannes wartet bereits der Splint. Verliert er zehn Sekunden, so läuft die Maschine weiter. Er wird mit seinem Bolzen und einem Lohnabzug dasitzen.» (S.35) «Der Chronometermann eilt von Werkbank zu Werkbank. Er hat eine Stoppuhr und eine Tafel. Er zählt die Sekunden. Er sieht auf die Hand und auf den Zeiger. Er notiert. Das sind nicht Todesurteile, das sind nur verbilligte Automobile.» (S.38) «Ein Mensch, - das sind acht Kilometer in der Stunde. Ein CITROEN, - das sind achtzig.» (S.39)

Die italienischen Futuristen knatterten natürlich schon im Gründungsmanifest von 1909 das gesamte Vokabular (Stadt, Fabrik, Bahnhof, Lokomotive, Dampfer, Flugzeug - alle maschinellen Fortbewegungsmittel und ihre Produktionsstätten) herunter:

«...besingen werden wir die nächtliche, vibrierende Glut der Arsenale und Werften, die von grellen elektrischen Monden

erleuchtet werden; die gefräßigen Bahnhöfe, die rauchende Schlangen verzehren; die Fabriken, die mit ihren sich hochwindenden Rauchfäden an den Wolken hängen; die Brücken, die wie gigantische Athleten die Flüsse überspannen, die in der Sonne wie Messer aufblitzen; die abenteuersuchenden Dampfer, die den Horizont wittern; die breitbrüstigen Lokomotiven, die auf den Schienen wie riesige, mit Rohren gezäumte Stahlrösse einherstampfen, und den gleitenden Flug der Flugzeuge, deren Propeller wie eine Fahne im Winde knattert und Beifall zu klatschen scheint wie eine begeisterte Menge.»

Auch die Polyphonie der Vielfarbigkeit und Vielstimmigkeit der Maschinenästhetik und Metropolen wird angestimmt: «besingen werden wir die vielfarbige, vielstimmige Flut der Revolutionen in den modernen Hauptstädten.»

«Nach dem Reich der Lebewesen», deklarieren sie, «beginnt das Reich der Maschinen.»