

Gebannte Beschleunigung : Rennautos, Fotografie und die Paradoxien der stillgelegten Geschwindigkeit

Autor(en): **Auderset, Juri / Müller, Philipp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **23 (2016)**

Heft 3: **Zeiterfahrungen : Beschleunigung und plurale Temporalitäten =
Expériences du temps : accélération et temporalités plurielles**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-650836>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gebannte Beschleunigung

Rennautos, Fotografie und die Paradoxien der stillgelegten Geschwindigkeit¹

Juri Auderset, Philipp Müller

Einleitung

Die Beziehung des früh verunglückten Schweizer Formel-1-Fahrers Jo Siffert zum Fotografen Jean-Claude Fontana und zum Künstler und Bildhauer Jean Tinguely hat Kreise gezogen, die vom Rennparcours in Künstlerzirkel führten, ohne dabei je von ihrem Ausgangsort loszukommen – der gemeinsamen Faszination für Bewegung, Geschwindigkeit, schnelle Autos und ihre (unmögliche) Bändigung, ob auf der Rennstrecke, in der Fotografie oder der Kunst. «Ich glaube, dass das Automobil heute die ziemlich genaue Entsprechung der grossen gotischen Kathedralen ist», schrieb der Semiotiker Roland Barthes 1957, als er sich in seinen *Mythen des Alltags* auf die Spur dieser Faszinationskraft machte. Das Automobil sei «eine grosse Schöpfung, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern entworfen wurde und von deren Bild, wenn nicht von deren Gebrauch ein ganzes Volk zehrt, das sie sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet».² Barthes hatte einen scharfen Blick für die mannigfachen Bedeutungsräume, die sich an das relativ profane technische Objekt des Automobils hefteten. Das Automobil integrierte und rearrangierte Entwicklungen, welche das Alltagsleben des 19. Jahrhunderts geprägt und transformiert hatten: sein Verbrennungsmotor verwies auf die Dampfmaschine, während seine Ästhetik und sein «kultureller Habitus» auf «jenes herrschaftlich-sportliche Spiel der Kutschenfahrt und des Pferderennens» Bezug nahmen.³ Damit öffnete das Automobil kollektive Imaginationsräume: Mit ihm verbanden sich neue Zeit-, Raum-, Bewegungs- und Körpergefühle, es wurde zur Projektionsfläche für einen neuen Kult des Fahrens, der fließenden Bewegung, des Tempos, der Beschleunigung, und es signalisierte soziale Statuszuschreibungen, Geschlechteridentitäten und Klassenzugehörigkeiten.⁴ Die Faszination für die Beherrschung von Maschinen, wie sie im schnellen Fahren von Autos zum Ausdruck kommt, gilt nicht erst seit Barthes als elementares Moment moderner Selbstdarstellung, sondern wurde spätestens seit dem Ende des 19. Jahrhunderts zu einem allgegenwärtigen Gegenstand ästhetischer, philosophischer und alltäglicher Reflexion. Das Automobil vermittelte das



Abb. 1: *Grand Prix von Frankreich (Reims) 1963. Siffert auf der Startlinie. Pilotenbrille, Lederjacke, gelassene Körperhaltung, den Blick auf den Fluchtpunkt der Rennstrecke gerichtet. Die Fotografie schuf Stereotype des Rennfahrers, die Teil einer ikonografischen Konstruktion des Sportstars wurden und sich durch ihre figurativen und symbolischen Wiederholungsstrukturen auszeichnen. (© Jean-Claude Fontana)*

Gefühl, so Joachim Radkau, «den bis dahin passiv erfahrenen Beschleunigungsprozess selber zu steuern», den die Zeitgenossen in der Moderne zu erleben glaubten.⁵

Ein wichtiger Faktor in dieser Transformation des schnellen Autos in ein Sinnbild von Modernität war die Fotografie, die dem Kult der Geschwindigkeit in Gestalt des Rennwagens eine passende Ikone schuf. Die Verbindung von Fotografie und Automobil hat vor einigen Jahren bereits der amerikanische Historiker Rudy Koshar hervorgehoben: “It is a well-known fact that artists and photo-

graphers have been attracted to the representational potential of the automobile since it first began to navigate the streets.”⁶ Das Automobil übte auf Fotografen aufgrund seiner Verbindung zu zwei symbolischen Sphären eine besondere Anziehungskraft aus. Einerseits war es das Symbol für eine neue, individuelle und demokratisierte Mobilität, welche sich von der kollektiven Mobilität der Eisenbahn des 19. Jahrhunderts abgrenzte und damit zum Kristallisationspunkt eines individualisierten modernen Lebensstils, zu einer alltäglichen «metaphor of modernity» wurde;⁷ andererseits war das Automobil von Beginn an in einen populärkulturellen Inszenierungsrahmen eingespannt, der gerade das Aussergewöhnliche und Spektakuläre betonte und im Zuschauen und in der fotografischen Ablichtung eine «öffentliche Lust an der Wirklichkeit» kultivierte: Eingebunden in eine neue Automobil-, Sport- und Rennkultur ging es um Geschwindigkeitsrekorde, Temposteigerungen, Willensstärke, Energie, Maskulinität, Todesmut, Nervenkitzel und Raserei.⁸ Die Bilder des jungen Formel-1-Piloten Jo Siffert von Jean-Claude Fontana, der selbst ein begeisterter Anhänger von Autorennen war, sind Teil der Geschichte dieser symbolischen Dimensionen. In ihnen kreuzen sich die Faszination für Geschwindigkeit und der Versuch ihrer Bändigung auf der Rennstrecke und in der Fotografie.

Fotografische Temporalitäten

Die Faszination der Fotografie für schnelle Autos und Rennwagen entstand nicht allein aus einem gesellschaftlichen Hang zu mehr Geschwindigkeit, sondern auch aus der Entwicklung des Mediums Fotografie selbst. Seit ihrer Entstehung in der Mitte des 19. Jahrhunderts stellte die Dauer der Aufnahme das zentrale Problem von Fotografen dar. Lange Belichtungszeiten führten dazu, dass etwa der zu schnell wandernde Schatten von aufgenommenen Gebäuden auf den Bildern nicht mehr realistisch erschien. Der Faktor Zeit wurde so zu einer entscheidenden Grösse in der Fotografie, und die Definition fotografischer Sujets erhielt ihre Bedeutung nicht zuletzt aus dem Bezug zu der Geschwindigkeit, in der die jeweilige Aufnahme gemacht werden konnte. Als seit dem Ende des 19. Jahrhunderts mit der technischen Verbesserung der Kameras, der Verschlüsse und Objektive sowie der höheren Lichtempfindlichkeit des Fotomaterials und der Entwicklung neuer Verfahren wie der Chronofotografie das fotografische Einfangen von Bewegung möglich wurde, wuchs das Interesse an der Darstellung von Expresszügen, galoppierenden Pferden, rennenden Menschen und fahrenden Autos rasant.⁹

Bewegung war von einem Hindernis zu einer neuen Möglichkeit der fotografischen Darstellung geworden, da die Fotografie nun Dinge sichtbar machen



Abb. 2: Grand Prix von Teramo, Italien 1961. Siffert (1. Rang) mit der Lotus 20 (Formel-Junior). Handlichere Kameras, lichtempfindlicheres Filmmaterial, lichtstärkere Teleobjektive, Zoomobjektive und etwas später autofokussierende und motorbetriebene Kameras führten dazu, dass sich die Rennsportfotografie seit den 1960er-Jahren rasant wandelte. Die unmittelbare Nähe zur Rennstrecke wurde damit zu einem gewissen Grad obsolet. (© Jean-Claude Fontana)

konnte, die für das bloße Auge aufgrund ihrer Geschwindigkeit nicht zu erkennen waren. Innerhalb weniger Jahrzehnte hatte sich die Temporalität der Fotografie grundlegend verändert: War sie in der Mitte des 19. Jahrhunderts noch auf die Geduld und den Langmut der posierenden Objekte angewiesen und wurde damit geradezu zu einer Einübung von Entschleunigung, verband die Verkürzung der Belichtungszeit die Fotografie nun mit dem ästhetischen und gesellschaftlichen Versprechen eines neuen Sehens, in deren Zentrum die Einsicht in das beschleunig-

nigte Gewimmel des modernen Lebens, die Dokumentation des flüchtigen Augenblicks, das fotografische Einfrieren von Bewegung und Geschwindigkeit stand.¹⁰ Die potenziellen fotografischen Repräsentationsformen und die gesellschaftlichen Funktionen der Fotografie erweiterten sich im Zuge dieser Entwicklung radikal, wie der surrealistische Schriftsteller Louis Aragon 1936 bemerkte: «Il s'est produit, grâce au perfectionnement technique, qu'à son tour la photographie a quitté l'atelier, qu'elle a perdu son caractère académique statique, figé. Qu'elle s'est mêlée à la vie. [...] Elle nous montre non plus des êtres qui posent, mais des hommes en mouvement. Elle fixe des moments de leurs mouvements que nul n'eût osé imaginer, n'eût osé voir. [...] La photographie, elle, aujourd'hui, a toutes les audaces. Elle découvre à nouveau le monde.»¹¹

Mit diesen von Aragon angesprochenen Veränderungen der Fotografie werden die Konturen eines Paradoxes sichtbar, das sich aus der Begegnung von Fotografie und Automobil ergab und diese fundamental von Kino und Fernsehen unterschied. Indem es der Fotografie technisch möglich wurde, Bewegung in einer Momentaufnahme im Bild einzufangen und eine «Transformation von Zeit und Bewegung in den statischen Zustand des fotografischen Bildes» zu bewirken,¹² machte sie die Dynamik und Geschwindigkeit teilweise wieder unsichtbar – also genau jenes Merkmalbündel des Automobils, das seiner zeitgenössischen Faszinationskraft vor allen Dingen zugrunde lag. Gerade durch die nunmehr scharfe, klar konturierte Aufnahme des rasenden Objekts scheint es auf der Fotografie stillzustehen. Nicht zuletzt aus diesem optischen Gegensatz zu bewegten Objekten und ihrer möglichen Repräsentation in bewegten Bildern resultiert der besondere Status der Fotografie des modernen Rennwagens.

Die fotografische Darstellung von Geschwindigkeit machte unsichtbare Dinge sichtbar, verlieh dem sichtbar Gemachten jedoch zugleich eine irreale Komponente. Dieses Phänomen hat Siegfried Kracauer in seinem Aufsatz *Die Photographie* bereits früh umschrieben. Weil in der Aufnahme allein der Bruchteil eines Moments festgehalten wird, erscheint er von jenem realen Zeitfluss isoliert, der in der Lage wäre, ihm Bedeutung zu verleihen.¹³ Das Foto des vorbeirasenden Rennwagens stellt seine Bewegung in der Aufnahmeschärfe still und schneidet seine Darstellung gerade durch die technisch gelungene Abbildung von dem erklärenden zeiträumlichen Kontext ab. Dadurch entsteht ein Freiraum, eine ästhetische Leerstelle um das bewegte und zugleich stillgestellte Objekt, die mit eigenen Bildelementen gefüllt werden kann. Fotografen nutzten diesen Freiraum, um eine Ikonografie des Rennfahrers zu entwerfen, die ihn auf eine eigene, fotografische Weise in die Geschwindigkeit zurückversetzten. Gerade in dieser aus dem ästhetischen Umgang mit der Aufnahmetechnik entstandenen Form erhielten der Rennwagen und sein Pilot ein massenhaft reproduzierbares Gesicht, das die Zeitgenossen in den im 20. Jahrhundert populären



Abb. 3: Siffert im Fahrzeuganhänger, unterwegs zu einer Rennstrecke, 1962/63. Stillstand vor der Beschleunigung. Neben den fotografischen Herausforderungen der Repräsentation von Bewegung beinhalten Fontanas Aufnahmen Kontraste zum Geschwindigkeitskult des Rennsports und dokumentieren die scheinbar ereignislose Zeit des Wartens zwischen den Rennen. (© Jean-Claude Fontana)

illustrierten Zeitschriften wiedererkennen konnten. Siegfried Kracauers Hinweis auf die Konsequenzen dieser der Fotografie eigenen Zeitlichkeit, welche Flüchtigkeit, Wiederholbarkeit und Ähnlichkeit in eigentümlicher Weise vereint, charakterisiert auch Jean-Claude Fontanas Darstellung der Geschwindigkeit des Rennwagens von Jo Siffert: «Von dem Bruchteil einer Sekunde, der zur Belichtung des Gegenstandes genügt, hängt es unter Umständen ab, ob ein Sportsmann so berühmt wird, dass ihn im Auftrag der Illustrierten die Photographen belichten.»¹⁴

Die fotografische Stilllegung von Geschwindigkeit

Die für die Rennfotografie konstitutive «Spannung von Stillstand und Bewegung respektive stillgelegter Bewegung»¹⁵ wird in den Aufnahmen sichtbar, die Jean-Claude Fontana zu Beginn der 1960er-Jahre machte. Fontana war ein Freund des Rennfahrers Jo Siffert und wuchs wie jener in der Freiburger Unterstadt auf, wenige Schritte entfernt von der Drahtseilbahn, dem Funiculaire, in welchem Niklaus Meienberg in seiner Reportage über Siffert die Klassenverhältnisse der Freiburger Gesellschaft technisch-architektonisch verkörpert sah: Die «barmherzigen Einwohner der Oberstadt» liessen dank des Funiculaire, das von den Abwässern der Oberstadt in Bewegung gebracht wurde, «die Mitbürger in der basse ville schon seit Jahrzehnten an ihren Exkrementen profitieren», so Meienberg, und «diese Energiequelle gestattet einen bescheidenen Fahrpreis, dem schmalen Einkommen der Unterstädtler angepasst».¹⁶ Während Siffert durch den Handel mit Gebrauchtwagen und durch die Rennfahrerei das zunächst schmale Einkommen aufzubessern verstand, widmete sich Jean-Claude Fontana als Autodidakt der Fotografie und begleitete Siffert zu Beginn seiner Karriere auf diverse Rennstrecken Europas. Aus dieser Konstellation ergibt sich der Charakter der hier abgebildeten Fotos, die zwischen intimer Freundschaftsfotografie und dokumentarischer Sportfotografie oszillieren, die das Gesellige, Nachdenkliche und manchmal Melancholische in der Zeit des Nichtfahrens mit der Einsamkeit, Intensität und Anspannung des Fahrens kontrastieren.

An den Bildern ist nicht zuletzt die bereits angesprochene Herausforderung ablesbar, die Dynamik der rasenden Rennautos in einem Bild erneut sichtbar zu machen. Fontana versuchte, die Geschwindigkeit des Rennautos durch die sogenannte Wischtechnik darzustellen: anstatt buchstäblich «eingefrorene» Momente scharf zu präsentieren, konnte durch das horizontale Mitziehen der Kamera das Objekt vor seinem verwischten Vorder- oder Hintergrund scharf herausgehoben werden.¹⁷ Das in klaren Konturen erscheinende Automobil setzt sich von den schemenhaften und verzerrten Zuschauern und ihren Schatten ebenso ab wie von den verschwommenen Strassenzügen, Werbebannern und Häuserzeilen im Hintergrund. Das umgekehrte Verhältnis von verwischtem Objekt und scharfem Umfeld provoziert ähnliche visuelle Effekte der Bewegung. Die spezifischen Schärfe-Unschärfe-Verhältnisse in der Bildkomposition vermögen damit jenen Eindruck von Geschwindigkeit zu erzeugen, der durch die fotografische Stilllegung zunächst suspendiert wurde.

Damit reproduzieren diese fotografischen Darstellungsmodi einen Topos der sinnlichen Wahrnehmungsverschiebung durch Geschwindigkeit, den bereits Victor Hugo 1837 in der Eisenbahn formulierte: «Die Blumen am Feldrain sind keine Blumen mehr, sondern Farbflecken, oder viel mehr rote und weisse Streifen; es

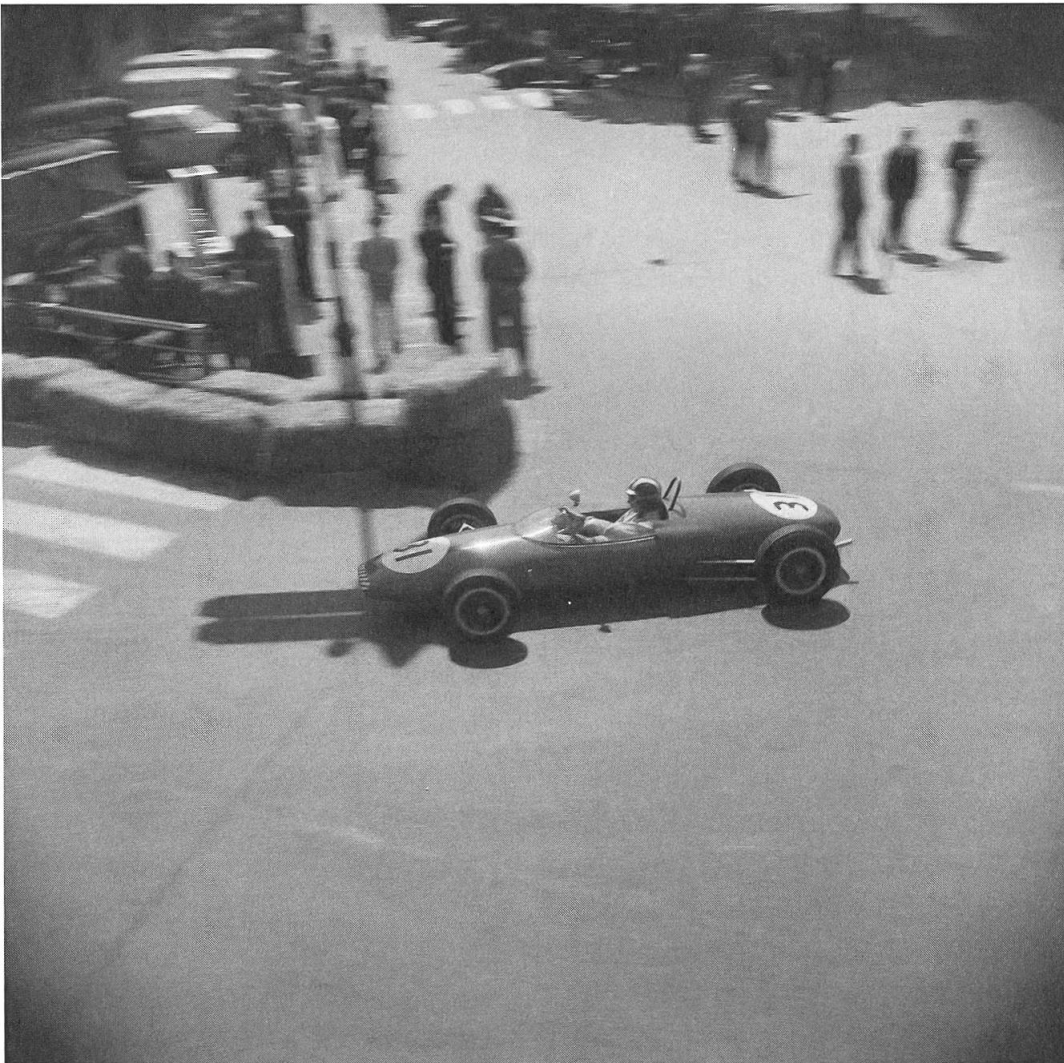


Abb. 4: *Unbekannte Rennstrecke, 1961. Die Lotus 18 von Siffert während des Rennens (Formel-Junior). Repräsentation von Geschwindigkeit durch Wischtechnik: das Mitziehen der Kamera mit dem bewegten Gegenstand schafft Schärfe-Unschärfe-Verhältnisse zwischen dem fokussierten Rennwagen und dem verwischten Vorder- und Hintergrund. (© Jean-Claude Fontana)*

gibt keinen Punkt mehr, alles wird Streifen; die Getreidefelder werden zu langen gelben Strähnen, die Kleefelder erscheinen wie lange grüne Zöpfe, die Städte, die Kirchtürme und die Bäume führen einen Tanz auf und vermischen sich auf eine verrückte Weise mit dem Horizont.»¹⁸ Das im Auge der Kamera stillgelegte Zerfließen und Verformen der Gegenstände im Vorder- und Hintergrund der Bildkompositionen ahmt die Wahrnehmungserfahrung des menschlichen Auges bei der Betrachtung von bewegten Gegenständen nach: das fokussierte Objekt bleibt temporär nur scharf erkennbar, wenn sich das Auge mit ihm bewegt, was

wiederum zu einem Verwischen all derjenigen Sinneseindrücke führt, die nicht fokussiert werden.

Indem die Teleobjektive in den 1960er-Jahren lichtstärker wurden und die Entwicklung von Zoomobjektiven Aufnahmen aus grösserer Distanz möglich machten, die Autofokussierung die Reaktionsgeschwindigkeit der Fotografen unterstützte und motorenbetriebene Kameras serielle Bildaufnahmen in kürzester Zeit ermöglichten, wurde die fotografische Darstellung von Bewegung durch neue technologische Möglichkeiten ergänzt.¹⁹ Diese Verfahren nutzte auch Fontana. Mit seiner Praktica, einer in Dresden hergestellten Spiegelreflexkamera, auf welche er ein Teleobjektiv montierte, gelang es ihm beispielsweise, das aus einer Kurve hervorschiessende Auto Sifferts in kürzester Zeit mehrmals abzulichten, wobei das Zentrum der Aufnahme – das Cockpit des Rennautos – scharf blieb, während die Peripherien des Bilds strahlenförmig durchzogen schienen. Linien, Streifenstrukturen und lang gezogene, leicht gekrümmte Schraffierungen im Hintergrund wurden dadurch als Bewegungs- und Geschwindigkeitsindikatoren sichtbar, während die scharfe Aufnahme des Konterfeis von Siffert nur durch die leichte Neigung des Kopfes eine Vorstellung der wirkenden Fliehkräfte erlaubt. Auch hier sind es die Schärfe-Unschärfe-Relationen des Bilds, welche die Bewegung aufscheinen lassen.

Schluss

Die Faszination für Maschinen, Bewegung und Geschwindigkeit sowie deren künstlerisch-ästhetische Verarbeitung verband Fontana und Siffert mit einem weiteren Freund aus der Freiburger Clique, mit dem Künstler Jean Tinguely. «Ich liebe die Formel 1, denn sie ist die konzentrierteste Begegnung zwischen Mensch und Maschine, zwischen dem Menschen und dem hellen Wahnsinn», hatte dieser einmal gesagt und im Sinn für das «Absurde, für den Aberwitz, das Unnütze, Sinnlose, etwas Verrückte» das Gemeinsame zwischen der Arbeit des Rennfahrers und des kinetischen Künstlers entdeckt.²⁰ Während sich Jo Siffert mit seinem Geschäftssinn gewieft die Kommerzialisierungsdynamiken des Rennzirkus aneignete, zum Werbeträger, Sponsorenmagnet und zur Ikone des Rennsports der 1960er-Jahre avancierte – und dabei gleichzeitig eine gewisse ironische Distanzierung zu diesem Spektakel pflegte –, schuf Tinguely mit den nach Crashes übrig gebliebenen Abfällen, Fragmenten, Bruchstücken und Wrackteilen genau dieses industriekapitalistischen Unterhaltungsgeschäfts seine kinetische Kunst, seine, wie der Schriftsteller Peter Weiss nach einem Umzug von Tinguelys autodestruktiven Maschinen in Paris einmal meinte, «monströsen, klappernden, scharrenden Automaten».²¹ Was nach dem Umschlagen der in der Rennfahrerei



Abb. 5: Grand Prix de la Solitude in Stuttgart, Deutschland 1964. Siffert mit der Lotus 24-BRM. Durch die Verwendung von Teleobjektiven entstanden neue fotografische Repräsentationsformen von Geschwindigkeit. Scharfe Konturen des Bildzentrums und Schraffierungen der Bildperipherie erzeugen visuelle Geschwindigkeitseffekte. (© Jean-Claude Fontana)

inszenierten industriekapitalistischen Produktivkräfte in ihre «Destruktivkräfte» an verschrottetem und weggeworfenem Material übrig blieb, bildete das Ausgangsmaterial für Tinguelys kinetische Kunst der absurden Bewegung.²²

Dabei zeigen die bedeutungslos zusammenhängenden, gegen- und miteinander kreisenden Maschinenteile von Tinguelys «Automaten» die isolierende Wirkung von Beschleunigung wie in der Fotografie, die Jean Claude Fontana für die Ästhetik des Rennfahrens nutzte. Fontana versetzte Sifferts Runden drehenden Wagen auf diese Weise in die Geschwindigkeitsikonografie des 20. Jahrhunderts.

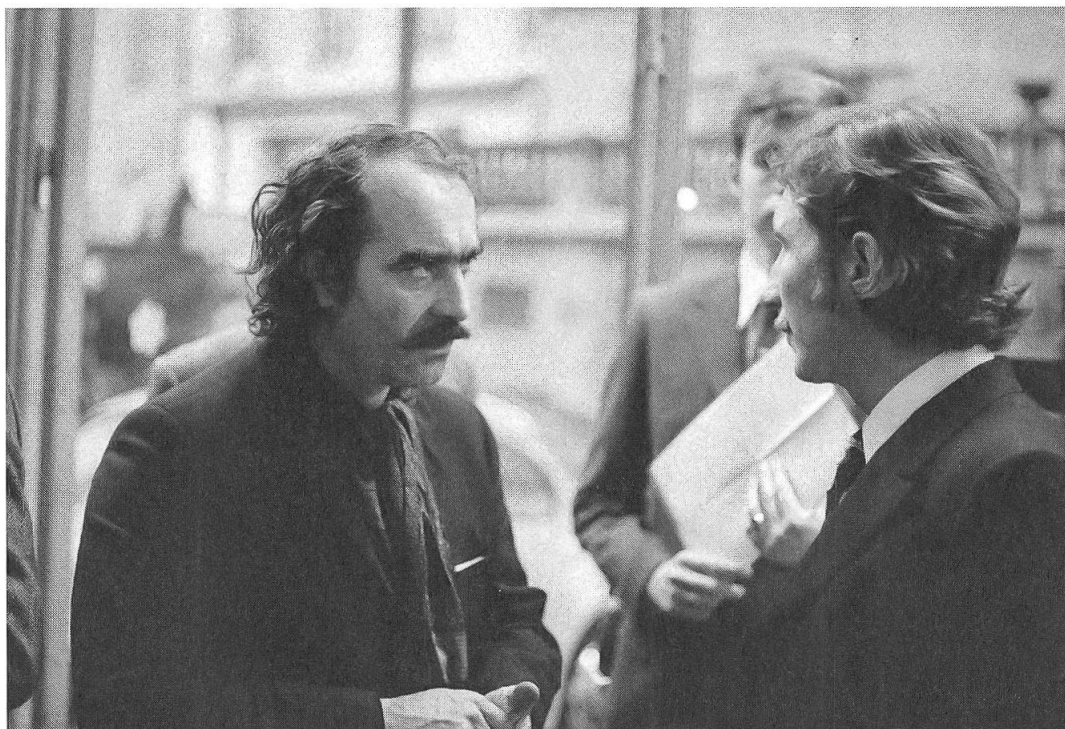


Abb. 6: Jean Tinguely und Jo Siffert bei der Garage Siffert, Freiburg 1970/71. Die Faszination für Bewegung, Geschwindigkeit, das Verhältnis von Mensch und Maschine sowie der Sinn für das Absurde verband die kinetische Kunst Tinguelys mit der Rennfahrerei Sifferts. (© Jean-Claude Fontana)

Statt aus einer zeitlichen Abfolge die Bedeutung des dargestellten Moments zu gewinnen, grenzen seine Bilder den Augenblick des vorbeifahrenden Rennwagens von seinem zeitlichen und räumlichen Umfeld ab und transformieren ihn dadurch in ein abstraktes Objekt. Der Betrachter sieht auf den Fotografien nur Elemente einer Geschwindigkeitssymbolik, deren Zusammenhang aus dem ästhetisch konstruierten, erschaffenen Bildkontext entsteht. Für sich genommen wären sie ähnlich partikular und bedeutungslos, wie es Tinguelys Installationen demonstrativ vorführen. Die Faszination für Geschwindigkeit und ihre Beherrschung führte damit für Fontana und Tinguely in die Aufhebung einer bestehenden raum-zeitlichen Ordnung zugunsten der Reinszenierung von Bruchstücken.

Anmerkungen

- 1 Die hier abgedruckten Fotos entstammen der Ausstellung *Je t'appelais Seppi. Jo Siffert & Jean Tinguely. Photos de Jean-Claude Fontana*, die im Rahmen von TINGUELY2016 an der Kantons- und Universitätsbibliothek Freiburg gezeigt wurden. Wir danken Jean-Claude Fontana für die interessanten Diskussionen zu seinen Fotos und für die Gewährung der Abdruckrechte sowie Laura Gronius, Elisabeth Haas und Andreas Behr für die anregenden Gespräche, welche die Entstehung dieses Textes begleitet haben.
- 2 Roland Barthes, *Mythen des Alltags*, Frankfurt a. M. 2010, 196.
- 3 Wolfgang Kaschuba, *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*, Frankfurt a. M. 2004, 181. Zur spannungsreichen Beziehung von Kutsche und Automobil vgl. Martin Scharfe, «Pferdekutscher und Automobilist», in Siegfried Becker, Andreas C. Bimmer (Hg.), *Mensch und Tier. Kulturwissenschaftliche Aspekte einer Sozialbeziehung*, Marburg 1991, 139–162.
- 4 Vgl. dazu: Siegfried Reinecke, *Mobile Zeiten. Eine Geschichte der Auto-Dichtung*, Bochum 1986; Brian Ladd, *Autophobia. Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago 2008.
- 5 Joachim Radkau, «Die wilhelminische Ära als nervöses Zeitalter, oder: Die Nerven als Netz zwischen Tempo- und Körpergeschichte», *Geschichte und Gesellschaft* 20 (1994), 211–241, hier 232. Vgl. hierzu auch Stephen Kern, *The Culture of Time and Space 1880–1918*, Cambridge 1983, 109–130.
- 6 Rudy Koshar, «On the History of the Automobile in Everyday Life», *Contemporary European History* 10 (2001), 143–154, hier 148.
- 7 David Thoms, Len Holden, «Introduction», in Dies. (Hg.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century* Aldershot 1998, 1. Vgl. hierzu auch: Barbara Schmucki, «Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung», *Archiv für Sozialgeschichte* 35 (1995), 582–597; Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Köln 2002; Ders., «Plädoyer für eine Tachostoria», *Historische Anthropologie* 5 (1997), 288–292; Kristin Ross, *Fast Cars, Clean Bodies. Decolonization and the Reordering of French Culture*, Cambridge 1995, 19 f.
- 8 Vgl. dazu: Vanessa R. Schwartz, «Die kinematische Zuschauerschaft vor dem Apparat. Die öffentliche Lust an der Realität im Paris des Fin de siècle», in Christoph Conrad, Martina Kessel (Hg.), *Kultur & Geschichte. Neue Einblicke in eine alte Beziehung*, Stuttgart 1998, 283–318; Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities. Early Mass Culture in Fin-de-Siècle Paris*, Berkeley 1998; Maase Kaspar, «Schund und Schönheit. Ordnungen des Vergnügens um 1900», in Ders., Wolfgang Kaschuba (Hg.), *Schund und Schönheit. Populäre Kultur um 1900*, Köln 2001, 9–28; Garry Whannel, *Culture, Politics and Sport. Blowing the Whistle, Revisited*, London 2008, 68–93. Zum vielschichtigen Zusammenhang von Automobil und Neurastheniediskurs vgl. Martin Scharfe, «Die Nervosität des Automobilisten», in Richard van Dülmen (Hg.), *Körper-Geschichten. Studien zur historischen Kulturforschung*, Frankfurt a. M. 1996, 200–222.
- 9 Vgl. dazu: André Gunthert, «Photographie et temporalité. Histoire culturelle du temps de pose», in Giovanni Careri et al. (Hg.), *Traditions et temporalités des images*, Paris 2009, 191–201; Anson Rabinbach, *The Human Motor. Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity*, Berkeley 1990, 84–119.
- 10 Vgl. Walter Benjamin, «Kleine Geschichte der Photographie», in Ders., *Gesammelte Schriften*, Bd. II.I, hg. v. Rolf Tiedemann, Hermann Schweppenhäuser, Frankfurt a. M. 1977, 368–385, hier 373; Gretchen Garner, *Disappearing Witness. Change in Twentieth Century American Photography*, Baltimore 2003, 23–25.
- 11 *La querelle du réalisme. Deux débats organisés par l'Association des peintres et sculpteurs de la Maison de la Culture*, Paris 1936, 62.
- 12 Manfred Schmalriede, «Zwischen Dokumentation und Inszenierung. Sportfotografie im Wandel»,

- in Thomas Schierl (Hg.), *Die Visualisierung des Sports in den Medien*, Köln 2004, 11–39, hier 12.
- 13 Siegfried Kracauer, «Die Photographie», in Ders., *Essays, Feuilletons, Rezensionen*, Bd. 5.2, hg. v. Inka Mülder-Bach, Frankfurt a. M. 2011, 682–698. Vgl. hierzu auch Benjamin (wie Anm. 10), 379.
- 14 Kracauer (wie Anm. 13), 693.
- 15 Vincenz Hediger, Markus Stauff, «Reine Gefühlsintensitäten. Zur ästhetischen Produktivität der Sportfotografie», *Montage AV. Zeitschrift für Theorie und Geschichte audiovisueller Kommunikation* 17 (2008), 39–60, hier 42.
- 16 Niklaus Meienberg, «Jo Siffert (1936–1971)», in Ders., *Reportagen aus der Schweiz*, Zürich 1984, 124. Vgl. hierzu auch Urs Haenni, Silvia Zehnder-Jörg, *Reportagen aus Freiburg. Erinnerungen an Niklaus Meienberg (1940–1993)*, Freiburg 2014.
- 17 Vgl. Schmalriede (wie Anm. 12), 34 f.
- 18 Zitiert nach Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. M. 1979, 54.
- 19 Vgl. Schmalriede (wie Anm. 12), 21 f.
- 20 Zitiert nach: Musée d'Art et d'Histoire, *Jean Tinguely & Jo Siffert*, Freiburg 2004; Jean Tinguely im Film von Denise Chervet, *Jo Siffert und Jean Tinguely – Zwei Weltstars aus der Schweizer Provinz*, Spuren der Zeit, SF DRS, Zürich 2006. Vgl. zu Tinguelys kinetischer Kunst auch Margriet Schavemaker, Barbara Til, Beat Wismer (Hg.), *Tinguely – Super Meta Maxi*, Köln 2016.
- 21 Peter Weiss, *Notizbücher 1960–1971*, Bd. 1, Frankfurt a. M. 1982, 9.
- 22 Alf Lüdtke, «Einleitung: Was ist und wer treibt Alltagsgeschichte?», in Ders. (Hg.), *Alltagsgeschichte. Zur Rekonstruktion historischer Erfahrungen und Lebensweisen*, Frankfurt a. M., 1989, 9–47, hier 14.