

7-2

D R E I B R I E F E

von Clemens Klopfenstein

ein Filmprojekt

7-2

Clemens Klopfenstein
Via Verdi 56
I-06036 Montefalco
(Perugia)

An die Mitglieder der
Eidg. Filmkommission
Thunstr. 20
3000 B e r n

Montefalco, 3. März 1980

betrifft: Gesuch um Förderung des Filmprojekts "Drei Briefe"

Sehr geehrte Damen und Herren

beiliegend finden Sie ein Exposé zu einem Filmprojekt, das mir schon lange "vorschwebt". Dies Wort ist mit Bedacht gewählt, ich komme ja von der Malerei und der Fotografie her und mein Anliegen ist es, Filme zu realisieren, die sich im schwierigen Niemandsland zwischen starrem Bild (Malerei/Fotografie) und Aktionskino oder kommentierendem Dokumentarfilm bewegen. Filme in einer Zone, wo die Bilder sich bewegen und von Geräuschen begleitet sind, sich jedoch keine Story oder eindeutiger Inhalt aufdrängt. Wo der Zuschauer die grösstmögliche Freiheit hat, seine eigenen Geschichten zu finden, seinen Gedanken freien Lauf lassen kann. Vielleicht wie wenn am Fernseher der Kommentator ausfällt und sich der Zuschauer seinen eigenen Reim auf die Bilder und Töne machen darf.

Die "Cahiers du Cinéma" schrieben über meinen letzten Film "C'est aussi ramener notre perception à ce moment improbable de l'histoire du cinéma entre "muet" et "parlant" où se materialiseraient nos hallucinations auditives." Ich möchte in dieser grauen unwirtlichen, leider von niemandem ge-

pflegten Zone Filme machen, das heisst Bilder und Töne zueinanderkomponieren, sodass die kreative Arbeit auf den Zuschauer überspringt, dass die Lust am Sehen und Hören wieder aufkommt.

Fürs Exposé meines letzten Films habe ich fast ein Jahr am Text herumgemorkst, dass Sie mir trotzdem einen Beitrag zugesprochen haben, möchte ich als Mutsprung Ihrerseits bezeichnen. Jetzt habe ich das Glück, das, ich immerhin auf einen fertigen Film verweisen kann und auch muss, denn "Drei Briefe" soll die Art von "Geschichte der Nacht" fortsetzen und weiterführen.

Sehr geehrte Damen und Herren, ich danke Ihnen für das Vertrauen, das Sie mir damals entgegengebracht haben und für die Arbeit, die Sie auf sich nehmen. Ich bitte Sie, das neue Projekt mit einem Förderungsbeitrag zu unterstützen. In Erwartung Ihrer Antwort danke ich Ihnen herzlich und grüsse Sie freundlichst.

Clemens Klopfenstein

"Sich in einer Stadt nicht verirren
viel. In einer Stadt sich verirren, wie man in
einem Wald sich verirrt, braucht Kompass. Da müssen
Strassenamen zu den Landen so sprechen wie das
Knacken trockener Reisig und kleine Irrwege in Stadt-
innen ihn die Tagesszeiten so deutlich wie eine Berg-
wälder widerspiegeln.
Diese Kunst habe ich erst erlernt. Sie hat den Tonus
erfüllt, von dem die ersten Spuren Labyrinth auf den
Löschblättern meiner Hefte waren."

Walter Benjamin in
"Berliner Kindheit"

"Ich sehe Dir nach,
ich sende Dir nach
mit meinen fünf Fingern
fünfundfünzig Engel.
Möge Gott Dich gesund heimsenden.
Offen sei Dir das Siegestor
und auch das Tor der günstigen Winde. roten Brief
Verschlossen sei Dir das Wogentor
und auch das Waffentor.

3. Der Still des Films

4. Zwei Antworten auf zwei Reisesegen aus dem Früh-
mittelalter

5. Mitarbeiter und Arbeitsweise

6. Drehplan

7. Drei Gedichte zum zweiten Brief

"Sich in einer Stadt nicht zurechtfinden heisst nicht viel. In einer Stadt sich aber zu verirren, wie man in einem Walde sich verirrt, braucht Schulung. Da müssen Strassennamen zu dem Irrenden so sprechen wie das Knacken trockener Reiser und kleine Strassen im Stadtinnern ihm die Tageszeiten so deutlich wie eine Bergmulde widerspiegeln.

Diese Kunst habe ich spät erlernt. Sie hat den Traum erfüllt, von dem die ersten Spuren Labyrinth auf den Löschblättern meiner Hefte waren."

Walter Benjamin in
"Berliner Kindheit"

Stiegen
 Treppenhause
 eine einzelne Lampe brennt
 Bewegung nach unten
 Endrücken
 Haustüre mit grossem eisernen Knauf

Inhalt

Zweilicht

1. Protokoll der inneren Bilder zum ersten Brief
2. Beschreibung des Films
3. Zum Stil des Films
4. Zwei Antworten auf zwei Fragen
5. Mitarbeiter und Arbeitsweise
6. Drehplan
7. Drei Gedichte zum zweiten Brief
8. Lebenslauf und Filmographie
9. Zum Budget
10. Finanzierungsplan
11. Budget

der Motor spricht nicht
 eine Reihe von leeren Bildern
 ein Blinklicht, das langsam blinkt
 endlich ein kurzes Bildchen des Motors
 leere Fenster
 Fenster mit unregelmässigen Verdeckungen
 der Motorblock schüttelt sich
 der Ventilator dreht sich
 das Auto "springt an"
 Blick zur aufschalteten Lampe
 das Gerren des Motors
 rückwärts, vorwärts, überwärts
 Herausbiegen, die letzte Wendung
 Schalten
 die Häuser setzen sich in Bewegung
 links und rechts schieben sie vorbei
 die schlafende Autoherde setzt sich fort

Stiegen
Treppenhaus
eine einzige Lampe brennt
Bewegung nach unten
knarren
Haustüre mit grossem eisernen Knauf
die Strasse
Zwielicht
keine Bewegung
Geräusch einer Taube
Autos, reihenweis stehende Autos,
stumm und menschlich
eine Herde aus Blech
Innenansicht eines Motors
Schwenk von Batterie zum Anlasser
von Batterie zu Zündspule
von Zündspule zu Verteiler und Kerzen
das Zündschloss wird gedreht
Lärm des Anlassers
stille Strasse von weit
noch immer nur Lärm des Anlassers
die immense Strassenflucht
eine leere Kreuzung
eine Taube die flattert
der Motor springt nicht an
eine Reihe von leeren Wagen
ein Blinklicht, das niemand warnt
endlich ein kurzes Aufmucken des Motors
leere Fenster
Fenster mit gezogenen Vorhängen
der Motorblock schüttelt sich
der Ventilator dreht sich
das Auto "springt an"
Blick zur Autoscheibe raus
das Surren des Motors
rückwärts, vorwärts, rückwärts
Herausbiegen, die leere Strasse
Schalten
die Häuser setzen sich in Bewegung
links und rechts ziehen sie vorbei
die schlafende Autoherde setzt sich fort

reicht sich weiter aneinander
riesige Paläste, das Stadtzentrum
wir überqueren grosse Kreuzungen
Zwielicht
soll's Abend oder Morgen werden?
Einspuren
hohe leuchtende Kandelaber
Ueberführungen
wir werden schneller
zum ersten Mal sieht man den Horizont
Wolken
Wohnsilos
stumme Schuppen
Fabriken
die Häuser werden kleiner
Bäume, Gitter, Zäune
schon baut sich die nächste Stadt auf
die Fluchtlinien verengen sich
die Wände links und rechts werden wieder höher
Supermarkts
Stadtzentrum, Kreuzungen
die Strasse liegt leer vor uns
Sicherheitsstreifen biegen rechts und links ab
ein Streifen bleibt immer vor uns
Dämmerung
Schneeflocken wirbeln entgegen
im Lichte der Scheinwerfer leuchten sie auf
kein Mensch, kein Wagen in Bewegung
immer mehr Schnee
er sammelt sich auf der Strasse
keine Spur vor uns
dunkle Wolken
ein schmaler Lichtstreifen am Horizont
wieder Landschaft
Baungruppen
schwarze schwere Bauernhäuser
ohne Licht, ohne Rauch
der Wagen brummt
die gerade Linie vor uns
alles läuft in den gleichen Punkt
weit weg, immer gleich weit weg

Kurven, eine Anhöhe
ein Denkmal
ein Kriegerdenkmal? schon vorbei
gespenstisch gegen den Himmel
Schneehaufen überall
Schalten, langsamer werden
die Scheinwerfer bestreichen die Kurven
das Gebüsch
Tannen, ein Wald
ein Bus, der an einer Ausfahrtstelle steht
fremdländisch beschriftet
kleine alte Brücke
ein Tunnel, eine Schlucht
Stadtter
ein Mittelalter-Städtchen
nassgrau
alles geschlossen
nur nicht anhalten!
Schalten
das zweite Stadtter
ein stehendes Fuhrwerk
eine Tankstelle ohne Licht
der Schnee spritzt unter die Kotflügel
eine lange starre Allee
eine Eisenbrücke zieht über uns weg
Eisenbahn
an der Böschung ein verschlammter Bach
Weiden im grauen Licht
Krähen und ein Reh auf schneevermülltem Acker
das Geleise nähert sich der Strasse
fahlgelbe Grasbüschel zwischen den Schienen
Regen, er klatscht gegen die Scheiben
zum Glück läuft der Motor!
Fässer, eine Fabrik
eine Stadtmauer, die Zinnen ziehen vorbei
ein braunes barockes Rathaus
"Mairie" sind wir in Frankreich
die Neonleuchten spiegeln sich in den schwarzen Fenstern
ein Totenkranz und ein Fahne aus Metall
weisser Kies und eine schwere Kette davor
kleine schmale Geschäfte

vom Regen glänzende Trottoirs
eine Promenade mit gestutzten Bäumchen
ohne Laub
ein Bahnhof
hohe Türen
eine Uhr, die fünf Uhr zeigt
wir beschleunigen
eine Platanenallee
helle Leuchtschrift Hotel
freies Land
vierter Gang
die Wolken fliegen
Autobahn
linker Pfeil "Superstrada"
über den Leitplanken, das Licht eines
entgegenkommenden Wagens,
der feine Nebel ballt das Licht:
ein landendes UFO !
weg ists und dunkel
im schwarz rasen die Leitlinienstücke in die Motorhaube
Pinien auf einem Hügel
ein Licht vor einem steinigen Haus
Ausfahrt, der Motor bremst
leuchtende Pfeile
Halt am Häuschen mit dem schlafenden Mann
die Kasse rasselt
ein Nachtprogramm aus dem Transistorradio
erster Gang, zweiter Gang, eine Nebenstrasse
mit Löchern
eine Barriere senkt sich
in der Ferne
der Wagen rollt vors blinkende Licht
Motor abstellen.
das Fenster öffnen
kühle Nachtluft
der Wind im Gras
ein einzelner Vogel
die Barriere vor uns
das stumm blinkende Licht
zwei Dächer, die sich gegen das Grauschwarz abheben

ein Hund an der Kette
 gegenüber kommt ein Wagen, die Scheinwerfer blenden
 abruptes Bremsen
 der Motor stellt ab
 der Wind im Gras, der Hund mit der Kette
 das geschliffen glänzende Geleise
 Aus welcher Richtung kommt der Zug?
 die Uhr im Armaturenbrett, die tickt
 der einzelne Vogel
 ein fremdes Geräusch
 ein Rollen in der Ferne
 schwarz und langsam, drei Lichter
 dunkel rollt rauschend die Lok vorbei
 das starre Gesicht des Führers
 die Wagen donnern und schlagen, sie scheinen schneller
 als die Lok zu sein.

Protokoll der inneren Bilder zum
 ersten Brief

"Drei Briefe", ein Reise-, ein Fahrten- ein Fluchtfilm, soll ein langer, meditativer schwarz-weißer Film werden, der aus drei unterschiedlichen Teilen, den drei Briefen bestehen wird.

Am Anfang ein ungestümer, wilder Aufbruch, aus einer unwohnlichen, unwirtlichen Stadt. Eine plötzliche impulsive, ja fast explosive, sture Entscheidung. Im Auto geradeaus: nur weg von hier. Das Abfahren, wegfahren, abschalten, wie das viele von uns denken. Stadtlandschaften, Clichés von angeprangerten Architekturen ziehen vorbei, sie schüren die Ressentiments gegen unsere kaputte Umwelt, der will woanders hin, wo es anders ist. Eine rasante Fahrt quer durchs schneeige, dämmerige, zersiedelte Europa, alles im grauen Zwielflicht des Morgengrauen, ein Entschluss wohl nach einer durchwachten, zerredeten Nacht. Es wird aber nicht Tag, kahle Bäume, Tankstellen, Autobahnen, Schneegestöber, leere Strassen, keine Menschen, Lampen brennen weiterhin. Die Fahrt wird immer schneller. Verschlafene Städtchen, Krieger- und Schlachtendenkmäler, der Motor summt, der Blick geht immer geradeaus, subjektiv, wir sind der Fahrer. Gebirge, ein Pass, Wolken, die Fahrt zieht sich in die Länge, es geht bergab, eine gewisse Ruhe kehrt ein. Die erste nervöse Hast ist vorbei, eine längere Distanz ist zurückgelegt, die ersten ruhigen Ueberlegungen, man könnte rasten, anhalten.. Die dramatische Geste ist getan, wohin solls denn eigentlich gehen? Erstes Zaudern an Kreuzungen. Eine Zollstation bringt den ersten Halt, nein, die müden Beamten winken uns durch.

Die Kamera geradeaus, in den zentralen Fluchtpunkt gerichtet, dieser "flieht" wirklich vor uns weg! Es hat etwas hypnotisches. Eine Reise in ein Loch, das immer tiefer wird, das uns ansaugt und trotzdem auf Distanz hält. Der sich immer wieder entfernende Fluchtpunkt verhöhnt unsere schnelle Fahrt. Die Welt fließt an uns schön geteilt in links und rechts, in oben und unten vorbei.

In diesem ersten Teil möchte ich unsere Erfahrungen beim Drehen von "Geschichte der Nacht" einbringen. Wir sind ja 50 000 km im leeren nächtlichen Europa herumgefahren und

haben es immer sehr bedauert, dass wir dieses suchende, irrende Fahren nicht in den Film einbringen konnten. Der Film war aber auf ruhige, stehende Totalen ausgerichtet und wir hatten diese zu suchen und zu sammeln. Das fiebrige, nervöse Fahren in diesen gespenstisch-leeren Städten und Landschaften, müsste jetzt zum Thema werden.

"Die Angst des Psychotikers besteht ja unter anderem darin, keine festen Grenzen zu haben und zu behalten. Grenzen sind aber notwendig, sie schützen vor dem "Fliessen". Auf der einen Seite hemmen sie das Ausfliessen vor Gefühlen, auf der andern Seite überwachen sie das Einfließen von Fremdem. Psychotiker sind nicht zu Ende-Geborene. Diese Menschen haben stets Angst vor einem Zerfliessen ihrer Körper, von einem sich nicht abgrenzen können."

(M. Theweleit)

Diese ruhelose, unsichere Situation des Fahrenen, Flüchtenden, Suchenden müsste im ersten Teil zum Ausdruck kommen. Jemand verlässt wütend seine Heimat und fragt sich nach und nach, ob denn die alte bereits wieder durch eine neue ersetzt werden soll.

Der Ethnograph Arnold von Gennep beschreibt in seinen "Les Rites de Passage" wie aus frühester Zeit bedingt die "Zones de passage" das heisst die Wasserscheiden, Pässe, Flüsse und das Niemandsland zwischen den einzelnen Völkern oder Stämmen sich suggestiv anbot um magisch-religiöse Zeremonien darin abzuhalten. Sicherlich dem Sicherheitsbedürfnis des Reisenden dienend, der aus einem ihm vertrauten Ort, seiner Heimat, seinem Volk aufbrach, all dies als Vergangenheit hinter sich liess und der dann zwischen dem alten Vertrauten und dem neuen unbekanntem Bedrohlichen im grauen Niemandsland dazwischen sich mit Beschwörungen und Opfern versicherte, dass ihm das Kommende, das Neue - seine Zukunft - günstig gesinnt sei. Gennep erklärt dann weiter, wie sich später diese ganz materiellen Uebergänge und deren Zeremonien auch auf die sozial-geistigen Uebergänge der Menschen abgefärbt haben. Geburt, Hochzeit, Tod, vom Jüngling zum Mann etc etc, all diese Uebergänge fundierten auf den alten Reiseriten. In "Drei Briefe" müsste

eine solche geistige Wandlung, eine Passage auch verspürt werden und diese drei Briefe wären dann drei Stadien dazu. Und die heutigen "Zones de passage" wären dann Zölle, Pässe, Schranken, Tankstellen, Raststätten, Bahnhöfe, Wechselstuben und vieles andere am heutigen Wegrand.

Zwei, dreimal halten wir an im anonymen Zwischenland, ein weiterer Zoll, eine riesige Autobahneinfahrt, eine menschenleere Raststätte mit sinnloser Happy-Musik. Die Fahrt verlangsamt sich, Müdigkeit, Unentschlossenheit, eine Ausfahrt, eine Kurve, Gebühren bezahlen, das Seitenfenster bleibt offen, auf Nebenstrassen dringen zum ersten Mal Geräusche von aussen in den Wagen. Nachtvögel, Hunde. Eine Bahnschranke senkt sich in der Ferne, wir lassen den Wagen hinzurollen, bleiben stehen, stellen den Motor ab. Es ist tiefe Nacht, dunkle Bauernhäuser und das glänzende Geleise vor uns, die Luft ist voller Geräusche. Wir warten auf den Zug.

In dieser erzwungenen Ruhepause soll sich der erste Teil abschliessen und in weichem Uebergang Teil zwei beginnen. Wenn der Zug dann kommt, steigen wir um und fahren mit. Es ist wie in der Musik, wenn plötzlich die Melodie eine halbe Oktave höher einsetzt, die Spannung nimmt zu. Dazu ein Tempowechsel. Die langen leeren Waggonkorridore, die schaukeln und wackeln, diese eisernen Hülsen, in denen wir durch die Nacht geschleudert werden. All die Geräusche, die viel stärker als vorher im brummelig-gemütlichen Auto auf uns einstürzen. Die vorbeisingenden Bahnhofsglocken, die Tunnel und Böschungen, die das Schlagen und Rollen der Wagen verändert zurückwerfen. In diesen dumpfen Gängen mit den schwarzen Fenstern in denen ab und zu etwas helles schreckhaft vorbeiflitzt, zum ersten Mal das Gefühl des Gefangenseins, des Ausgeliefertsein. Ein Gefangenentransport? Die Fahrt wirkt schneller als vorher, wir werden gefahren: die Kamera schaut seitwärts in die Landschaften, in die Städte hinein. Voraussehen können wir Passagiere nicht mehr, nur der Lokführer sieht den Fluchtpunkt. Wir sind von ihm abhängig, wir werden an der Aussen-

welt passiv vorbeigefahren. Wir sind zwar eingestiegen, aber das Tempo bestimmt ein anderer. Eine gewisse Frustration, eine Verzweiflung kommt auf. Die Züge halten, fahren an, auf höheren Befehl, wir haben uns zu fügen. Stilistisch wechseln wir jetzt von der ruhigen Zentralperspektive des ersten Teils -die stetige Vorwärtsfahrt - in die unruhige, stetig wechselnde Zweipunktperspektive: Objekte ziehen am Fenster des Waggons vorbei und verändern permanent ihre Gestalt.

Dazu erstmals Kontakt mit Menschen. Fremde Leute, alle mit eigenen Wegen. Die aufgezwungene Nähe, Enge beängstigt, fremde Sprachen, musternde Blicke wirken feindlich. Die Situation, die Reise wird existentieller.

Nach und nach schwindet die Berührungsangst, auch andere können nicht schlafen. Hinausstarren, der schwarze, ziehende Horizont, tief hängende Wolken. Langsames Abbremsen, ein Halt in einer leeren Station. Die unmenschliche Architektur eines sachlichen Bahnhofs, die unwirkliche Lautsprecherstimme auf den Quais. Eine Frau steht gegenüber, sie blickt uns an, der Zug fährt langsam an, die Frau zieht aus dem Gesichtsfeld. Ein rendez-vous manqué? Ein Ansatz einer Geschichte?

In diesem zweiten Teil möchte ich die vielen Erlebnisse und Erfahrungen meiner Nachteisenbahnfahrten zwischen Rom, Umbrien und der Schweiz einfließen lassen (obwohl ich gleich beifügen muss, dass wir auch auf andern Strecken drehen möchten). Man kommt mit vielen fremden Menschen für eine Nacht in den gleichen Waggon, man kommt sich gezwungenermassen nahe. Kontakte, die weiterführen könnten, doch der Mensch visàvis steigt aus, ein kurzes Lächeln wenn er am Abteiffenster vorbeikommt..das wars. für immer. Ein süß-saures Gefühl. Jeder hat sein eigenes Ziel. Weiterreisen, weiterflüchten! Vergessen. Der Zug rast und rollt in wechselndem Tempo, auch hier wirds nie Tag. Draussen schwankts zwischen Dämmerung und Nacht hin und her, das trübe Abteillicht bleibt immer eingeschaltet. Sporadisch wechseln die Landschaften, die Geräusche, die Waggons. Eine irre Fahrt, Fahrt ins Irgendwohin. Die Flucht als Selbstzweck. Leute steigen aus und ein. Schnee wir-

belt vorbei dann klatscht Regen an die Fenster. Diese Fahrt ist sinnlos, wir wissen nicht wohin!

"Wir sind, mit dem irdisch befleckten Auge gesehen, in der Situation von Eisenbahnreisenden, die in einem langen Tunnel verunglückt sind, und zwar an einer Stelle, wo man das Licht des Anfangs nicht mehr sieht, das Licht des Endes aber nur so winzig, dass der Blick es immerfort suchen muss und immerfort verliert, wobei Anfang und Ende nicht einmal sicher sind. Rings um uns, aber haben wir in der Verwirrung der Sinne oder in der Höchstempfindlichkeit der Sinne lauter Ungeheuer und je nach Laune und Verwund- erung des Einzelnen entzückendes oder ermüdendes kalei- doskopisches Spiel. Was soll ich tun? Wozu soll ich es tun? sind keine Fragen dieser Gegenden."

Franz Kafka

Der Zug hält, wir steigen aus. Unverständliche Stimmen. Der letzte Teil - der dritte Brief - kann beginnen.

"In Dokumentarfilm darf man nie wissen, wo man erkommt"

(Alexander J. Sella)

"Wenn wir noch etwas weitergefahren wären, wäre ich zu hause angelangt."

(Marie in "Kassidor")

Ich möchte, dass zum Schluss eine ruhige, geläuterte
 Zum dritten Teil. eine ruhige Katharsis, die ihre
 Tempowechsel. Die Kamera steht fast ganz still. Nur ab
 und zu schwenkt sie sachte weiter, fährt vorsichtig um
 eine Strassenecke. Unsicherheit. Erkundungen, ein fernes,
 fremdes Land? Schriften, die wir nicht lesen können, aber
 sonst? Strassen, Häuser, Strassenlaternen, die spärlich
 Licht geben... "Wie bei uns, nur anders" (Alfred Kubin
 in seinem Roman "Die andere Seite"). Es beginnt wieder
 zu schneien. Von weitem das Geräusch des Zuges, der wie-
 der anfährt..wegfährt. Ein leerer Platz, ein eiserner
 Krieger reckt seine Faust. Geräusche eines Hafens, Ge-
 räusche von Schiffen. Sich weiterbewegen, nur nicht stehen
 bleiben... nicht lokalisieren kann (ich werde alle Bin-
 Den dritten Teil zu beschreiben, fällt mir besonders
 schwer, da ich mit meiner Equipe, diese Fahrten, diese
 Fluchten noch nicht erlebt habe. Wie soll ich wissen,
 wo und wie wir ankommen? Wie soll ich wissen, wie das
 Material aussieht, das mal in Ostermundigen aus der Ent-
 wicklungsmaschine quillt? Ich kann mich höchstens an Er-
 lebnisse und Erfahrungen während den Dreharbeiten zu "Ge-
 schichte der Nacht" erinnern, ob sich diese nochmals wie-
 derholen werden? Nachinszenieren können wir sie nicht.
 Dass vieles geschehen wird, dass wir viele Menschen er-
 fahren werden, wenn wir auf unsere grosse Nachtreise ge-
 hen, davon bin ich überzeugt; wie und was liegt im grauen
 Dunst. Spekulationen sind unstatthaft.
 "Im Dokumentarfilm darf man nie wissen, wo man ankommt"
 (Alexander J. Seiler)
 "Wenn wir noch etwas weitergefahren wären, wäre ich zu
 hause angelangt."
 (Marie in "Messidor")

Ich möchte, dass zum Schluss eine ruhige, geläuterte Stimmung entsteht, eine reinigende Katharsis, die irre Reise hatte vielleicht doch einen Sinn. Ein zeitloser Landstrich, wo der Himmel hoch und der Kaiser weit ist. Vielleicht hat man zu sich selbst gefunden. Die Heimat in sich selbst. Der Film soll über Reisen, Wegfahren, Sich Entziehen, Heimat oder heimatlos anregen. Seit sechs Jahren lebe ich im Ausland, diese Entscheidung beschäftigt mich immer wieder.

Man kann sich alles auch ganz realistisch vom Zuschauer aus vorstellen. Falls er in diesen Film einsteigt und die ganze nervöse lange Fahrt mitmacht, wenn er durch ganz Europa gerast und am Schluss in einem Flecken landet, den er nicht lokalisieren kann (ich werde alle Hinweise zu verwischen trachten), wenn er all die vorbeiziehenden Städte, Dörfer und Bäume hinter sich hat, wird er sehr neugierig sein, wenn die Kamera endlich stillesteht und jedes Bild, jedes Zeichen deuten wollen. Wenn das Kamera=Subjekt endlich verschnauft, nachdem es sich durch einen ganzen Kontinent gebohrt hat, könnte meiner Meinung nach eine ähnlich dramatisch-stille Stimmung aufkommen, wie das zum Beispiel Antonioni zwei^{mal} sehr gelungen ist: beim Schluss von "L'Eclisse" wo ein wichtiger Schauplatz des Films, eine Kreuzung in einem neuerbauten Vorstadtquartier ganz alleine für sich in der Abenddämmerung steht oder in "Professione Reporter" wo die Kamera während die Hauptfigur in einem Hotelzimmer stirbt auf den Platz vor dem Hotel fährt und dort wiederum in der Abenddämmerung das gewöhnliche Leben betrachtet, bis sie sich in einer grossen Bewegung wieder dem Hotel zuwendet und im Zimmer vor dem Toten stehen bleibt.

Zum Stil des Films

Es gibt im ganzen Film keine sichtbare Hauptfigur. Wir sehen alles durch die Augen des Reisenden, Fahrenden, Flüchtenden. Die Kamera ist immer subjektiv, dreht sich, schwenkt, atmet wie ein Mensch. In Komposition mit den Tönen und der Montage soll der Film wie ein Elektrokardiogramm wirken und die nervösen Rhythmen und die spätere Ruhe auf den Zuschauer übertragen.

Dazu folgendes:

"Wir können nur perspektivisch wahrnehmen. Jede Perspektive verweist dabei auf eine unendliche Reihe anderer Perspektiven. Diese damit verbundene Verweisung auf die übrigen Perspektiven erleben wir als eine starke Aufforderung unseren eigenen Standpunkt sukzessive zu wechseln um uns die übrigen Ansichten eines Gegenstandes gleichfalls zu veranschaulichen. (...) Dort auf der Stelle, auf der mein Blick ruht entsteht sodann ein "Mitte". Mitte heisst, dass an der Stelle, auf der mein Blick ruht eine Raumlagerung entsteht, eine dreidimensionale Raumlagerung mit einem davor-dahinter, rechts-links, darüber-darunter. Von DORT aus erlebe ich den Raum und nicht aus dem dunklen Inneren meines Leibes. Dass ich DORT draussen bei den erblickten Dingen bin, warum ich nicht erlebe wie ein Leuchtturmwärter aus meinem dunklen Leib hinauszuschauen, sondern in einem allseitig offenen Raum zu sein, dort wo mein Blick ruht, DORT wo ich eben bin."

Aus "Der Nullpunkt der Orientierung" von Elmar Holenstein, eine Auseinandersetzung mit der herkömmlichen These der Ego-zentrischen Raumwahrnehmung.

Habe ich in "Geschichte der Nacht" versucht mit der leicht schaukelnden, atmenden Handkamera, dem Zuschauer das Gefühl zu geben, dass da jemand da ist, der für ihn, mit ihm schaut, ein unbekannter Begleiter-Beobachter, so möchte ich jetzt in "Drei Briefe" diese Subjektivität verstärken. Der Zuschauer muss spüren, dass all dies von jemandem gesehen wird. So wie der Nullpunkt der Orient-

ierung beim Menschen im klassischen Stil (Husserl) zwischen den beiden Augen angenommen wird, müsste der Zuschauer jetzt spüren, dass der Nullpunkt des Films im SUCHER liegt, zwischen dem rechten Auge des Kameramanns und dem Objektiv, zwischen den Fingern am Handgriff und der Schulter der Kameramanns. Und dann müsste, wie dies Hostenstein beschreibt, der Nullpunkt umspringen, in die moderne Sicht unseres Orientierungssystems, nach vorne in die Sachen, in die Menschen, Gebäude, Landschaften hinein. Der Zuschauer vergisst sich, schaut und schaut und lässt sich hypnotisch in die fahrenden Bilder hineinsaugen und ist dann DORT drin.

Vielleicht der alte Mythos vom Kino? Ein dämmeriger Saal, weiche Musik, das Licht geht aus, die Leinwand auf, man wird entführt.. in den wilden Westen, in eine Raumstation.. Das Kino eine Reise, ein Traum? wohl noch immer, trotz aller Aufklärung. Flüchten, sich gehen lassen, weg sein, woanders sein: hier möchte ich ansetzen. Ich möchte eine Reise, eine Flucht zu Ende, zur Klarheit führen..es wäre dann wirklich nur eine Reise..nichts anderes. Keine Versprechung mehr. Einer fährt los und wir folgen ihm, das heisst wir sehen seine Sicht der Fahrt, wir sehen es durch seine Augen, wir sind ihn.

Der Film muss dem Zuschauer "den Aermel hereinnehmen", er soll sich gehen, fahren lassen, nur sehen und hören, einfach mal anderthalb Stunden "draussen bei den Dingen sein". Ich werde die Filmlinie wie eine Symphonie zu komponieren suchen, Rhythmus der Bilder und Töne in eine wechselseitige Spannung bringen, durch den ganzen Film einen weichen Spannungsbogen schaffen. Den Zuschauer zu einer ruhigen Meditation bringen, auch wenn sich die Bilder noch rasend bewegen. Wie für einen, der nicht schlafen kann im Nachtzug und sich draussen im Korridor noch eine Zigarette anzündet, in die schwarze rasende Landschaft starrt. Reflexionen über das DA und DORT. Er fährt irgendwo weg und wir irgendwo ankommen. Das muss doch irgendwie seinen Sinn haben.

In Zusammenarbeit mit der Schwarz-Filmschule in Oster-
wilden ganz neue, fantastische Resultate erhalten.)

Zum Schluss noch die Antworten auf zwei sich vielleicht aufdrängende Fragen. Erstens: wieso wieder ein Nacht- ein Dämmerungsfilm?

Des Tags verlieren wir uns in Details: wenn wir durch eine Strasse gehen, sehen wir Schaufenster, ausgestellte Waren, Plakate, Verkehrszeichen. Das Auge schwenkt in einem eng begrenzten Raum. Wir werden dauernd abgelenkt, müssen uns immer wieder orientieren, aufpassen sonst werden wir möglicherweise noch überfahren.. In der Nacht hat das menschliche Auge rein physiologisch gesehen einen weitaus grösseren Gesichtskreis, dazu ist die Schaufensterbeleuchtung ausgeschaltet, die Strassen sind leer, man bekommt einen Ueberblick. Das Wesentliche tritt stärker hervor, Sinn und Unsinn unserer gebauten Umwelt werden klarer. Die Bilder werden dichter, existentieller. Diese irrisierenden, vibrierenden Bilder lassen den Phantasien aber auch den Aengsten viel mehr freien Raum. Das Kino arbeitet seit Urzeiten damit, ich möchte die Reflexion darüber anregen. Dazu kommt eine reiche Tonspur, die diese anregende Stimmung noch kumuliert.

Im weitem denke ich oft an den phantastischen Zeichner Alfred Kubin, seine Tuschzeichnungen zeigen immer ein undefiniertes Dämmerlicht. Sein einziger Roman "Die andere Seite" hat mich übrigens sehr zum Thema inspiriert: eine überstürzte Reise die in ein graues alptraumartiges Reich führt. Und nicht zuletzt möchte ich unsere Welt in der Nacht zeigen, weils eigentlich wirklich bald immer Nacht werden könnte: Weltuntergang, letzter Tag, Eclisse, Sonnenfinsternis.

(Dazu noch eine technische Erklärung: in der Nacht ohne Kunstlicht zu arbeiten ist noch ziemlich ungewohnt. Hier leistete, nach all den Anfragen zu beurteilen, "Geschichte der Nacht" eine Art Forschungsarbeit. Ich möchte nun dieses Gebiet weiter erforschen, denn seitdem hat sich beim Material und in den Labors einiges verändert, so konnte ich als Kameramann von Christian Schochers "Reisender Krieger" in Zusammenarbeit mit der Schwarz-Filmtechnik in Ostermündigen ganz neue, phantastische Resultate erhalten.)

Zweite Frage: Wo sind denn die drei Briefe verloren gegangen?

Mit dem Titel "Drei Briefe", den ich zur Zeit für poetisch-suggestiv halte, möchte ich die Zuschauer irritieren. In "Geschichte der Nacht" war auch keine Geschichte zu finden, jeder konnte sich seine eigene machen. Hier soll der Zuschauer gegen Schluss merken, dass der Film in drei Teile, drei Stadien, drei Oktaven zerfällt, die mit der Kamera und dem Tongerät geschriebene Briefe, Berichterstattungen sind. "Die Kamera sollte der Stylo des Regisseurs sein" hat Bresson gesagt. Ich möchte dies spüren lassen. Bereits die Handhabung der Handkamera soll die Handschrift der Briefe deutlich machen. Es handelt sich um drei Briefe eines einsam Fliehenden, der sich an den Zuschauer wendet. So wie man mit Briefe- oder Tagebuchschreiben langsam zu sich selber kommt, sollen diese drei Bild-Tonbriefe diese langsame Klärung eines reisenden Menschen zeigen.

Arbeitsweise und Mitarbeiter

Wie Sie sicher aus vorigem schliessen, kann dieser Film nicht "abgedreht", "heruntergedreht" werden. Wir brauchen Zeit, müssen auf Menschen, Städte, Landschaften, Züge, Bahnhöfe aufs Wetter eingehen können. Ich hoffe, dass ich mit zwei, drei Mitarbeitern und viel Geduld auf die Suche dieser Bilder und Töne gehen kann. Ich denke, dass wir erst mit einem Wagen kreuz und quer durchs verlassene Europa fahren werden, dann auf den Zug umsteigen und nochmals zwei, drei Monate uns in den internationalen Nachtzügen und auf den Bahnhöfen aufhalten werden. Hugo Sigrist wiederum als Tonmann, wir sind miteinander auch in schwierigen Drehnächten gut ausgekommen, und Serena Kiefer wiederum als Regie- und Schnittassistentin. Ich will weiterhin mit kleiner unscheinbarer Equipe drehen, damit die natürliche gegebene Ambiance nicht gestört wird. Als Filmmaterial will ich wieder 4-x von Kodak benützen, dass die Schwarz-Filmtechnik jetzt dank spezieller Entwicklungstechnik bis auf 3200 ASA entwickeln kann.

Für den Schnitt möchte ich wiederum mindestens ein halbes Jahr zur Verfügung haben. Um den Rhythmus des Films, um die Nervosität des fliehenden Reisenden genau zu komponieren braucht es wieder viele Kontrollläufe. So haben wir zum Beispiel für "Geschichte.." während zweier Monate jede Nacht den geschnittenen Film spätnachts aus unserem Schneiderraum auf den leeren Dorfplatz von Montefalco projiziert, bis wir uns über den Ablauf und über die Länge der einzelnen Bilder im klaren waren. Ich glaube, jetzt wo wir es mit einer fahrenden Kamera zu tun haben, wird der Schnitt wohl noch diffiziler. Dazu wird eine langwierige Vertonung kommen. Bei "Geschichte.." hatten wir mehrmals bis zu zwölf parallel laufende Tonbänder aus denen wir dann den endgültigen Ton mischten. Ich möchte auch hier viel Zeit und Geduld haben. Eine reiche Tonspur wird den Zuschauern bzw. Zuhörern enorm viel dazu bringen.

Mit den Dreharbeiten würde ich bald nach Ihrem Entscheid beginnen. Wir würden in verschiedenen Drehphasen übers Jahr verteilt - damit der Ablauf der Jahreszeiten auch noch spürbar wird - auf mehrere Nachtreisen gehen. Sofern die Finanzierung sich in den nächsten Monaten sichern lässt, könnte der Film auf Frühjahr/Sommer 82 vorführbereit sein.

1904 und 1905

Trennen die Züge
auf der Station, weichen,
ohne Lokomotiven, im Schlaf.

Ich war taubstumm im Frührot,
ging Geheimnisse suchend,
verlorne Dinge, in dem Waggon am
meinen Gemach der Reise.
Ich war nicht allein in dem reglosen Zug,
zwischen Gezeiten, die fortgingen.

Dabei war die Luft, ein Block
ersterbener Gespräche,
vergessenen Klammern.

Anstelle eines Protokolls der innern Bilder für den
zweiten Brief füge ich drei Gedichte bei, die das
ganze Spektrum des "Briefes aus dem Zug" voll abdeck-
en.

vielleicht wurden sie angedeutet,
vielleicht kehrten sie zurück und weinten,
vielleicht nutzten sie die Waggon ab
mit dem Feuer ihres Nerven,
vielleicht reist ich und bin mit ihnen,
vielleicht der Rauch der Fahrten,
der rasen Schienen, vielleicht
lebt alles in dem reglosen Zug
und ich, ein schwimmender Passagier,
bin leider wach.

Da soll ich, und der Zug
hole, meine Grenzen vernichtend, auf
durch meinen Körper,
plötzlich war er der Zug der Kindheit,
der Dues der Morgenröthe,
der heiter und bittere Sommer.

Waren andere Züge, die davonziehen,
Lasten vollgestopft mit Schreien,
wie mit Asphalt beladen,
und so lag der unbewegliche Zug
über meine Knochen hin
im schmerzlich anwachsenden Morgen.

Einmal war ich in dem einsamen Zug,
aber nicht nur ich allein war stumm,
sondern viele Einsamkeiten
hatten dort sich zusammengefunden
und warteten, abzurufen,
wie arme Leute auf den Bahnsteigen.
Und ich wie einer Raub im Zug,
mit so vielen verführbaren Wesen,
niedergedrückt durch so viele Tode,
blies ich mich verloren auf einer Reise
auf der nichts sich regte,
nur mein müder Herr.

Pablo Neruda

TRAUM DER ZÜGE

Träumten die Züge
auf der Station, wehrlos,
ohne Lokomotiven, im Schlaf.

Ich trat zaudernd ins Frührot,
ging, Geheimnisse suchend,
verlorene Dinge, in den Waggons umher,
im toten Geruch der Reise.
Ich setze mich allein in den reglosen Zug,
zwischen Gestalten, die fortgegangen.

Dicht war die Luft, ein Block
erstorbener Gespräche,
vergänglichen Kleinmuts.
Verlorene Seelen in den Zügen
wie Schlüssel ohne Schlösser,
unter die Sitze gefallen.

Reisende des antarktischen Südens, mit
Blumensträußen und Hühnern beladen,
vielleicht wurden sie ermordet,
vielleicht kehrten sie zurück und weinten,
vielleicht nutzten sie die Waggons ab
mit dem Feuer ihrer Nelken:
vielleicht reise ich und bin mit ihnen,
vielleicht der Rauch der Fahrten,
der nassen Schienen, vielleicht
lebt alles in dem reglosen Zug
und ich, ein schlummernder Passagier,
bin leider wach.

Da saß ich, und der Zug
fuhr, meine Grenzen vernichtend, tief
durch meinen Körper,
plötzlich war er der Zug der Kindheit,
der Dunst der Morgenfrühe,
der heitere und bittere Sommer.

Waren andere Züge, die davonrollten,
Lastzüge vollgestopft mit Schmerzen
wie mit Asphalt beladen,
und so lief der unbewegliche Zug
über meine Knochen hin
im schmerzlich anwachsenden Morgen.

Einsam war ich in dem einsamen Zug,
aber nicht nur ich allein war einsam,
sondern viele Einsamkeiten
hatten dort sich zusammengefunden
und warteten, abzureisen,
wie arme Leute auf den Bahnsteigen.
Und ich wie toter Rauch im Zug,
mit so vielen unfaßbaren Wesen,
niedergedrückt durch so viele Tode,
fühlte ich mich verloren auf einer Reise,
auf der nichts sich regte,
nur mein müdes Herz.

Pablo Neruda

LE TRANSSIBÉRIEN

Et les spécialistes des express internationaux.

Et pourtant, et pourtant
 J'étais triste comme un enfant
 Les rythmes du train
 La « moëlle chemin-de-fer » des psychiatres américains
 Le bruit des portes des voix des essieux grinçant sur les rails congelés
 Le ferlin d'or de mon avenir
 Mon browning le piano et les jurons des joueurs de cartes dans le compartiment d'à côté

L'épatante présence de Jeanne
 L'homme aux lunettes bleues qui se promenait nerveusement dans le couloir et qui me regardait en passant
 Froissis de femmes
 Et le sifflement de la vapeur
 Et le bruit éternel des roues en folie dans les ornières du ciel
 Les vitres sont givrées
 Pas de nature !
 Et derrière, les plaines sibériennes le ciel bas et les grandes ombres des Taciturnes qui montent et qui descendent
 Je suis couché dans un plaid

LE TRANSSIBÉRIEN

Mais Condram

LE TRANSSIBÉRIEN

Et à Khaïlar une caravane de chameaux blancs
Je crois bien que j'étais ivre durant plus de 500 kilomètres

Moi j'étais au piano et c'est tout ce que je vis
Quand on voyage on devrait fermer les yeux
Dormir
J'aurais tant voulu dormir
Je reconnais tous les pays les yeux fermés à leur odeur
Et je reconnais tous les trains au bruit qu'ils font

Les trains d'Europe sont à quatre temps tandis que ceux d'Asie sont à cinq ou sept temps
D'autres vont en sourdine sont des berceuses

Et il y en a qui dans le bruit monotone des roues me rappellent la prose lourde de Maeterlinck
J'ai déchiffré tous les textes confus des roues et j'ai rassemblé les éléments épars d'une violente beauté
Que je possède
Et qui me force

Tsitsika et Kharbine
Je ne vais pas plus loin
C'est la dernière station

LE TRANSSIBÉRIEN

Blaise Cendrars

Schnellzug

Auf dieser Lebensbahn
 rattert es drauf und dran
 in schnellem Zug
 Und meine Melodie
 macht es, ich weiss nicht wie
 zu einem Trug

Draussen das Liebe Land
 das noch nicht stille stand,
 wie es sich dreht!

Alles bleibt mir versäumt
 alles bleibt ungeträumt,
 alles vergeht.

Doch was auch quält und nährt,
 ich bleibe eingesperrt
 bis an das End?
 Wollte mich gern befrein,
 wollte die Landschaft sein,
 die rückwärts rennt!

Karl Kraus

Lebenslauf des Autors

geb. 1944, Maturität in Biel 1963
 Kunstgewerbeschule Basel bei Lenz Klotz, Walter Bodmer
 Georg Schmidt, Diplom Zeichenlehrer 1968
 Kunstgewerbeschule Zürich, Filmkurs II bei Kurt Früh
 freier Filmschaffender und Maler
 Eidg. Kunststipendium 1972
 Volksbank- und Kanton Basel-Stadt Stipendium 1973/74
 Einladung ans Schweizer Institut in Rom für 1974 und 75
 Bubu Anderfuhren Stipendium der Stadt Biel 1976
 mehrere Ausstellungen in der Schweiz und in Italien
 Fotograf für Schweizer Zeitungen
 lebt als freier Kunstschaffender in Montefalco, Umbrien
 1979 Ausführung des Altars der Kirche San Lorenzo in
 Torre del Colle, Bevagna.

Die Filme

1967 "Umleitung" zusammen mit Aebersold und Schaad
 1968 "Wir sterben vor" (Festivals Knokke und Oberhausen)
 1969 "Nach Rio" (Locarno)
 1970 "Variété Clara" zusammen mit Janett und Schaad
 Kamera bei "Ormenis" von Imhoof, bei "Bedienung inbe-
 griffen" von Nester und bei Münchner Hochschulproduktionen.
 1972 "Idole" fürs Fernsehen DRS, erster Preis in Bratislawa
 1973 "Die Fabrikanten" mit Aebersold, Janett und Schaad
 1975 "La Luce Romana"
 1976 ein zusammen mit Markus P. Nester geschriebenes Dreh-
 buch wird zum Kriminalroman: "Die Migros-Erpressung"
 Zytglogge-Verlag 1978, rororo-thriller 1980
 1977-78 "Geschichte der Nacht"
 Festivals: Berlin, Paris, Montréal, Locarno, Edin-
 burg, Figueiras, Milano, Rotterdam, Antwerpen.
 Erster Preis in Antwerpen.
 Prämie EDI
 1979 Kamera bei "Reisender Krieger" von Ch. Schocher

Vorkosten
 12 Wochen Recherchen und Expose à 700.- 8400.-
 Kamera-Labor-Tests 1000.-
 Zum Budget

Wir haben versucht das Budget von "Geschichte.." vom Oktober 77 zu halten (149 000.-). Dies ist uns aber wegen der viel höheren Reisekosten und der erhöhten Preise von Filmmaterial und Entwicklung nicht mehr möglich. Auch haben wir uns 1977 in den Distanzen verrechnet: anstelle der budgetierten 20 000 km sind wir über 50 000 km gefahren. Dazu kommt dass der Film etwas länger werden soll, damit eine bessere Kinoauswertung möglich ist. (Im übrigen möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass wir durch die Aufwertung des Schweizer Frankens 1978 und die dadurch bedingte Abwertung von DM (ZDF) und Francs (INA) einen Verlust von ca. 20 000.- Sfr zu tragen hatten. Dieser wurde uns dann aber durch einen Beitrag der Ev. Kirche des Kt. Bern freundlicherweise ersetzt!)

Der Film wird mit 210'000.- einen Viertel teurer, allerdings auch 20-25 Minuten länger.

Finanzierungsplan und Wünsche

| | | |
|---|--------------|----|
| ZDF | 80 - 100 000 | DM |
| SRG (DRS) | 30 - 40 000 | SF |
| EDI | 60 - 80 000 | |
| Städtische und Kantonale Behörden, Kirchliche und Kultur- elle Institutionen, Migros, Stiftungen | 30 - 40 000 | |

5000 Meter Rohmaterial à 1.20/m 6000.-

Entwicklung à 1.50/m 7500.-

Tonbänder 700.-

Tonüberspielung à -.80/m 400.-

Arbeitskopie 6000 Meter à 1.40 8400.-

41'400.-

Vorkosten

| | |
|--|---------------|
| 6 Wochen Recherchen und Exposé à 700.- | 4200.- |
| Material-Kamera-Labor-Tests | 1000.- |
| Büro, Spesen, Porti, Druckkosten | 600.- |
| | <u>5800.-</u> |

Gehälter und Spesen

| | |
|--|------------------|
| 12 Monate Regie, Kamera, Produktion à 2500.- | 30'000.- |
| 5 Monate Tonmann à 2500.- | 12'500.- |
| 3 Monate Schnitt-Assistenz à 2500.- | 7'500.- |
| 6 Monate Regie-und Produktions-Assistenz à 2500.- | 15'000.- |
| Diäten Drehzeit 2x150 Tage à 60.- | 18'000.- |
| Diäten Schnitt 2x90 Tage à 40.- | 7'200.- |
| Reisespesen PW 40 000 km à -.50 | 20'000.- |
| Zugfahrten (drei Personen) | 15'000.- |
| | <u>125'200.-</u> |

Mieten

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Kamera und drei lichtstarke Objektive | 7'000.- |
| Tongerät Mini-Nagra | 4'400.- |
| Schneidetisch 12 Wochen à 250.- | 3'000.- |
| Tonstudio 3 Tage à 900.- | 2'700.- |
| | <u>17'100.-</u> |

Material und Entwicklung

| | |
|---------------------------------|-----------------|
| 9000 Meter Rohmaterial à 1.20/m | 10'800.- |
| Entwicklung à 1.50/m | 13'500.- |
| Tonbänder | 700.- |
| Tonüberspielung à -.80/m | 5'280.- |
| Arbeitskopie 8000 Meter à 1.40 | 11'200.- |
| | <u>41'480.-</u> |

| | |
|-----------------|----------------|
| Verarbeitung | |
| Randnummerliste | 480.- |
| AB-Montage | 2'000.- |
| Schwarzfilm | 600.- |
| Perfoband blind | 300.- |
| Klebmaterial | 200.- |
| Titelarbeiten | 900.- |
| Internegativ | 2'620.- |
| Nullkopie | 1'200.- |
| 1. Kopie | 1'500.- |
| | <u>9'800.-</u> |

Verschiedenes

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| AHV/IV 5% der Gehälter | 3'100.- |
| Negativ-Versicherung 2% vom Budget | 4'000.- |
| Unfall-Haftpflichtversicherung | 600.- |
| Musikrechte | 2'000.- |
| Telefonate, Porti, Büro | 1'500.- |
| Standfotos, Plakat, Druck | 2'000.- |
| | <u>10'100.-</u> |

Gesamtbudget

| | |
|--------------------------|------------------|
| Vorarbeiten | 5'800.- |
| Gehälter und Spesen | 125'200.- |
| Mieten | 17'100.- |
| Material und Entwicklung | 41'480.- |
| Verarbeitung | 9'800.- |
| Verschiedenes | 10'100.- |
| | <u>209'480.-</u> |

*Der Film der Zukunft:
Weder Hollywood-Perfektion
noch grauer Fernsehstandard*

Kino ist Reisen, Reisen ist Kino

*Eine Bilanz nach den
Berliner Filmfestspielen 1979*

Von Hans C. Blumenberg

Geschichte der Nacht

Das Kino der Zukunft geht mit seinen Geschichten (wenn es überhaupt noch Geschichten erzählt) weniger pedantisch um. Es läßt den Zuschauer teilhaben an den Schwierigkeiten und Lüsten der Reisen. Es beschreibt nicht Bewegungen von Punkt A zu Punkt B, sondern macht Umwege, sucht Abkürzungen, wählt nicht Hauptstraßen, sondern Pfade im Unterholz. An nichts liegt ihm weniger als an technischer Perfektion, von deren Bedeutungslosigkeit schon Chaplin und Renoir wußten.

Die Reisen, die im Kino der Zukunft stattfinden, können sehr kurz sein (von Dortmund nach Münster nach Siegen in Adolf Winkelmanns „Die Abfahrer“, quer durch die enge Schweiz in Alain Tanners „Messidor“) oder sehr lang (von Berlin auf die Südseeinsel Ureparapara in Rudolf Thomes „Beschreibung einer Insel“, durch viele nächtliche Städte in Clemens Klopfensteins „Geschichte der Nacht“.) Wichtig ist nicht das Ziel, wichtig allein ist die Reise selbst, die auch zu einer Reise für den Zuschauer wird. Den ergreift, je weiter sich der Film von den Prachtstraßen der Üblichkeit entfernt, ein seltsames Gefühl der Befriedigung über die schiere Bewegung, am Ende auch eine Traurigkeit, wenn der Stillstand, der Abbruch nicht ausbleibt.

Filme wie diese müßten immer weitergehen, wider alle Vernunft, der sie sich lustvoll entwinden, und in der Tat hatte der schweizerische Filmemacher Clemens Klopfenstein den Plan, seine „Geschichte der Nacht“, wortlose, ruhige Bilder von dunklen, menschenleeren Straßen und Plätzen überall in Europa, tatsächlich eine ganze Nacht lang dauern zu lassen. Das Fernsehen, einerseits Mäzen dieser nur 63 Minuten langen Meditationsübung, die über einen Zeitraum von acht Jahren in 150 Nächten entstand, kann dergleichen natürlich nicht zulassen. Das Programm-schemata mag minimale Abweichungen von der Norm erlauben, es verbietet indessen den Traum von einer endlosen Fernsehnacht, in der bis zum frühen Morgen nichts anderes zu hören und zu sehen ist als Bilder und Töne vieler Nächte: aufgezeichnet in grobkörnigem Schwarz-Weiß, Phantome, Schatten, unwirkliche Lichtspiele zwischen Belfast und Basel, Stockholm und Warschau. Die Ansichten von leeren Städten, in denen keine Orientierung möglich ist, verschwimmen im Bewußtsein des Zuschauers, der sich willig dem Strom der Bilder hingibt, zu einer einzigen, fremden Stadt: eine Traum-Erfahrung. Kino.

