The crooked path : patterns of kinetic energy = Der gekrümmte Pfad : Formen kinetischer Energie

Autor(en): **Van Winkel, Camiel / Winkler, Willi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Parkett : the Parkett series with contemporary artists = Die Parkett-Reihe mit Gegenwartskünstlern**

Band (Jahr): **- (1992)**

Heft 33: **Collaborations Rosemarie Trockel & Christopher Wool**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-681105

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.

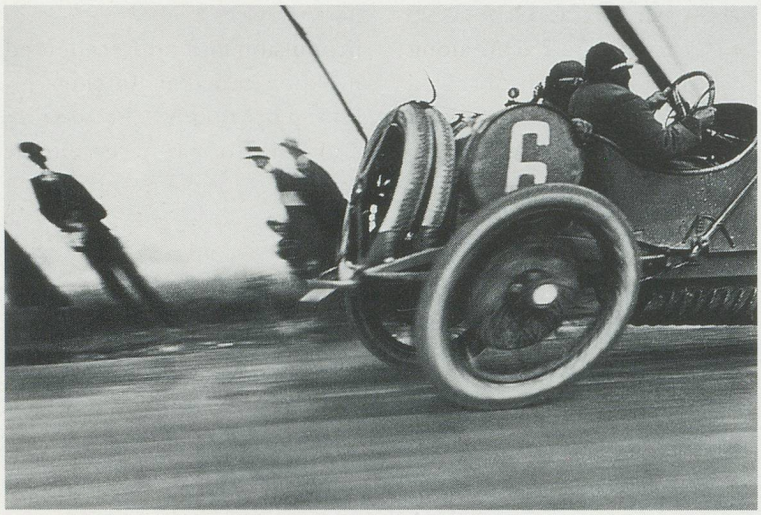
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

The Crooked Path



JACQUES-HENRI LARTIGUE, Grand Prix de l'A.C.F. Automobil «Delage», 26 juin 1912

Patterns of Kinetic Energy

CAMIEL VAN WINKEL

Cleaving the dead air between great monuments of cultural history, an entity can be described which, in various guises, amounts to a single vision—a vision of utmost speed. It celebrates the thrill of an unrestrained propulsion, in which the body and its vehicle fuse together, careering over the surface of the earth, penetrating the unknown and tearing it asunder.

This description already indicates that although being a neutral container for divergent mythological substances—for example, the story of Icarus—the kinetic vision has a latent macho and aggressive side to it. This was explored most convincingly in the early decades of the twentieth century by the Futurists, whose founding manifesto, published in 1909, reads:

CAMIEL VAN WINKEL is a freelance critic and writer in Groningen, the Netherlands.

"We affirm that the world's magnificence has been enriched by a new beauty: the beauty of speed. A racing car whose hood is adorned with great pipes, like serpents of explosive breath—a roaring car that seems to ride on grapeshot is more beautiful than the Nike of Samothrace.

"We want to hymn the man at the wheel, who hurls the lance of his spirit across the Earth, along the circle of its orbit. [...] Poetry must be conceived as a violent attack on unknown forces, to reduce and prostrate them before man. [...] Time and space died yesterday. We already live in the absolute, because we have created eternal, omnipresent speed.

"We will glorify war—the world's only hygiene—militarism, patriotism, the destructive gestures of freedom-bringers, beautiful ideas worth dying for, and scorn for women."[1)]

F.T. Marinetti, the author of these words, proved to be the perfect incarnation of Futurist ideas through the violent and unrelenting manner with which he campaigned for them in pre-war Europe. The poet, nicknamed "the caffeine of Europe,"[2)] vented a seemingly unlimited supply of energy in his propaganda tours, in which he aimed for the maximum level of public visibility and media coverage. His arrival in Florence was described by an eye-witness as "a meteorite landing in an old palace garden. Telegrams, telephone calls, rides in motor cars, appointments made and put off, tumultuous dinner parties, mass invasions of respectable cafés. He was always rushing from one place to another, writing, orating, organizing."[3)]

One could say that it was a racing car driver's perception of the world that lay at the core of the Futurist's destructive impulse, giving rise to their glamorization of violence and mechanized warfare. As the accelerated movement of the vehicle blurs the outlines of the driver's surroundings and causes objects outside the vehicle to penetrate one another virtually, the driver appears to be taking part in the distortion of the static, material world. And it is only a small step from these hallucinatory projections onto the car's windshield—truly a kinetic vision—to physical acts of destruction.[4)]

Marinetti's choice of the Nike of Samothrace as a model of classical beauty rhetorically played against the dynamics of a racing car might seem surprising. In a way this statue representing the Greek goddess of Victory has a similar charge of kinetic energy; the great wings enhance the forward drive of her body. But apart from her being discredited as a female incarnation, she lacked the properties that Marinetti and his friends admired in a racing car: its motorized propulsion and unprecedented speed, not simulated in stone but real. In their rejection of utility as a bourgeois notion, the idea of a machine designed and built for no other purpose than utmost speed appealed to them very much. Unlike Nike—who represents the realization of military and political aims—and unlike any ordinary means of transportation—which moves in a straight line from A to B—the racing car is not meant to go anywhere. It is tied to its circuit: a course on which it endlessly chases its own tail.

So here we chance upon two different patterns of kinetic energy, two marks inscribed upon the surface of the earth bearing widely divergent connotations: the circle and the line. It is striking to learn that, etymologically, "circle" has been derived from the Latin *circulus,* diminutive of *circus* (racecourse). Conceived as opposite patterns of movement, the circle and the line already appeared in the early days of Christianity; they were integrated in the architectural design of churches, as reflections of specific theological ideas and liturgical practices. An interpretation of these phenomena can be found in the writing of Christian Norberg-Schulz.[5)] In the architectural development of the early Christian church, two models already available from Roman architecture competed with each other: the longitudinally oriented basilica versus the circular and domed building. In addition to being applied separately, these spatial conceptions could be juxtaposed or melted together. In the end however, the Western part of the Christian world for the most part adopted mainly the longitudinal model, while the circular one was particularly favored in the East.

In Christian religious teachings, both "the road" and "the center" played an important role with respect to the individual's salvation. The liturgical participation of the worshippers brought them together in a communal space. This center functioned as both

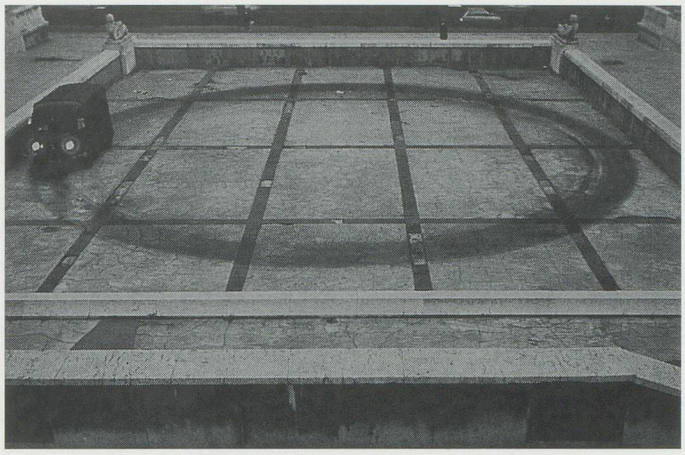
a spatial and abstract point at which the meaning of existence would be revealed. Architecturally, all the early Christian churches shared an emphasis on their interior space which described the immaterial domain of God. Whereas the longitudinal building stressed the process of salvation and the strenuous movement along its path, its circular counterpart more statically represented the divine ordination of the cosmos, carrying God in the dome's apex. Both models were oriented towards the incoming heavenly light, which symbolized the transcendence of earthly matter. Thus the amount of kinetic energy generated was converted into the energy of God's *lux aeterna.*

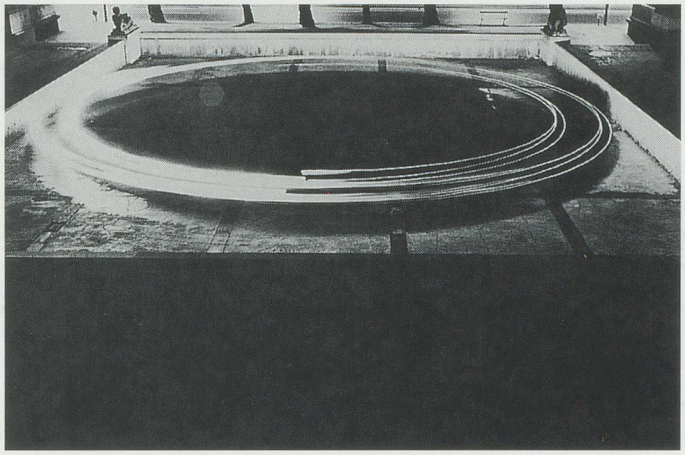
Near the end of his treatment of early Christian architecture, Norberg-Schulz's argument reveals a touch of cultural narrow-mindedness when he attempts to identify the circular and linear models as symptoms of fundamental differences between Eastern and Western civilization: movement in a circle versus movement along a straight line. "Here the East adopted old oriental ideas of cosmic order and eternal recurrence, gradually leading to cultural and social stagnation. The early Christian West, on the other hand, initiated the great historical development that has given us our culture and that is closely related to the Judaic-Christian concept of time as vectorial movement."[6] Justifiably, a representative of "Eastern" culture could picture the difference between circular and linear movement in his or her own terms, by placing the notion of the complete in opposition to the incomplete: after all, any straight line could be regarded as a fragment of a circle with an infinite circumference.

After World War I had brutally (and ironically) slaughtered the Futurists and their kinetic vision, little was heard about the glorified racing car outside of its proper domain. Later still, the repercussions of worldwide automobility more or less disqualified the notion of the motorized vehicle as a visionary metaphor. At the same time new technological developments caused the circle/racecourse to reappear as a model of intensified (kinetic) energy. To enable the physical research of elementary particles, giant ring-shaped tunnels—particle accelerators—have been built. By means of electric and magnetic fields inside these tunnels, specific particles can be accelerated to the speed required for experiments involving frenetic collisions between particles. The circular shape of these cyclotrons, whose circumference in some cases is twenty kilometers, forces the particles to be run through the same fields repeatedly so that they attain even higher levels of energy in an efficient way. When the power supply is cut, these tunnels serve as a storage ring in which the beams can be contained for several hours, revolving at high speed without losing much impetus.

In art, enthusiasm about technological innovation, which had not completely vanished with the Futurist movement, asked for a critical counterforce. Just as some physicians after World War II saw that their moral restraint concerning the application of their scientific work could no longer be maintained, events transpired in art that adjusted the oversimplified positivist view of mechanization. At least three works could be mentioned in which movement along a circular track occurs; in each case a different light is shed on it. In September 1977, on a small Parisian square, Marina Abramovic and Ulay did a performance somewhat drily entitled RELATION IN MOVEMENT.[7] During an uninterrupted time span of sixteen hours, they drove their car in a tight circle, at full lock. On the passenger seat next to Ulay, Marina Abramovic sat with a megaphone protruding from the window, through which she counted aloud the number of laps. At the end of their performance, 2,226 rotations had been made. Although speed was not the issue here—according to an unauthorized estimate they drove less than nine kilometers per hour—the idea of a racing car was evoked by staging movement for its own sake. The destination was purely conceptual, or even spiritual. On the one hand, the apparent absence of a good reason for this absurd circling—a genuine case of *l'art pour l'art*—enabled the artists to concentrate on a central point within themselves, trying to escape from any limited perspective and to transcend boundaries of time and space. (Photographs taken at night don't show the car itself but only the time exposures of its headlights, which form a perfect circular trace hovering in mid-air.) On the other hand, the physical distress

MARINA & ULAY
ABRAMOVIC, RELATION IN
MOVEMENT, 1977,
In a chosen space.
Ulay
I am driving the car for an
indefinite time in a circle.
Marina Abramovic
I am sitting in the car,
moving for an indefinite time
in a circle, announcing the
number of circles by megaphone.





RELATION IN
BEWEGUNG, 1977
In einem freigewählten Raum.
Ulay
Ich fahre im Auto für
unbestimmte Zeit im Kreis.
Marina Abramovic
Ich sitze im Auto,
mich für unbestimmte Zeit im
Kreis bewegend, während ich
durchs Megaphon die
Anzahl der Umdrehungen
bekanntgebe.

induced by the constant centrifugal forces at play was an unavoidable reminder of the obdurate limitations of the human body. Thus their performance reflected the dual nature of movement: an immaterial entity at the same time irrevocably tied to physical objects and bodies.

In Bruce Nauman's CAROUSEL (1988), the circular movement is enacted by five aluminum casts of taxidermic models, suspended from the arms of a mechanically powered carousel. Because these animals—two coyotes, a bear, a dog, and a deer—seem completely powerless to end the torture of being dragged over the floor, the rotation is tied to notions of entrapment and conditioning. Against the background of earlier works by Nauman, one can identify the circle as a closed unit, a model for the short-circuiting of causality and the tautological breakdown of language.[8)] CAROUSEL seems to imply that the best traps do not transfix their victims in one spot but instead lock them inside an endless treadmill. Like the snake that swallows its own tail, no juncture can be indicated where the regime of circularity might momentarily weaken.

The circular walks by Richard Long represent an altogether different approach. In works like MEETING PLACE (1977) or A WALK BY ALL ROADS AND LANES TOUCHING OR CROSSING AN IMAGINARY CIRCLE (1977), which were documented by means of

photography and key maps, the artist plotted a course that approximated the shape of a circle as far as the existing road system allowed. His deliberate choice of walking—the slowest and most basic method of human transportation—might be considered as equally provocative as the Futurists' celebration of speed, corresponding to his wish to enter the unmediated reality of the landscape. The circle—a perfection unknown to nature itself—was not imposed upon the landscape, but carefully inserted into it, only visible from a bird's-eye view. This circle reconciles two usually conflicting attitudes towards the structuring of space: one based on a minute observation of the real world, the other cherishing an idealized and abstract notion of space.

This winding argument might lead us to another pattern of movement, a third mark on the face of the earth, which lacks both the inexorability of lines and the hermeticism of circles. In Jeff Wall's THE CROOKED PATH (1991), this third mark represents neither geometry nor any other preconceived structuring. The work portrays an unspectacular piece of wasteland, surrounded by the flood of industrial and commercial settlements that in the late twentieth century have driven nature back into protected reservations. But this small field does not represent nature in all its splendor—it merely forms an interstitial space which has been left to itself. It is being used for keeping bees and, apparently, for walking across: one after the other, pedestrians have traversed the same ground, unwittingly beating a permanent path.

This process is more enigmatic than we might think. Consider the following proposition by Georg Simmel: "The people who first made a path between two places produced one of the greatest human achievements. No matter how often they passed back and forth between them, thus linking them subjectively as it were, it was not until they had visibly stamped the path on the earth's surface that the two places were objectively linked; the will to connect had become a design of things for the will to repeat without depending on the frequency or rarity of repetition."[9] By emphasizing the human will to connect, Simmel ignores the fact that the first paths and roads probably did not result from a determined act of construction, but are more likely to have generated themselves. If we try to reconstruct this process, we cannot avoid ending up in a circular argument: a path is formed owing to a single route being walked repeatedly; this route is walked repeatedly owing to one's tendency to trace over exactly the footsteps of those who went before; but the visibility of those footsteps already implies the path's existence. Simmel breaks into this vicious circle by arbitrarily postulating a starting point.

In THE CROOKED PATH there is no straight line from A to B. The path that crosses the barren field shows a sudden unaccountable bend. As individual pedestrians cannot be held responsible for this deflection, and as their movements lack an overall co-ordination, the bend must have occurred spontaneously. The utter casualness of its formation enables us to read it beyond any supposed intention: like a collective slip of the tongue, we look through into the depths of history and come to see it as a ritual sign, an ideogram that faintly echoes the habits of an earlier culture. It speaks of a different reciprocity with the earth. Inscribed upon its surface, the crooked path can be considered as a third option—in itself a hopeful sign.

1) Originally published in: *Le Figaro,* February 20, 1909. Translation by R.W. Flint, as quoted in: Christiana J. Taylor, *Futurism: Politics, Painting and Performance* (Studies in the Fine Arts: Avant-Garde, #8), Ann Arbor: UMI Research Press, 1979, pp. 4–5.

2) Max Kozloff, *Cubism/Futurism,* New York: Harper & Row, 1973, p. 118.

3) Giovanni Papini, *L'Esperienza Futurista,* Florence: Valecci, 1919, p. 3; as quoted: Taylor, p. 10.

4) Cf. Paul Virilio, *L'horizon négatif. Essai de dromoscopie,* Paris: Galilee, 1984.

5) Christian Norberg-Schulz, *Vom Sinn des Bauens. Die Architektur des Abendlandes von der Antike bis zur Gegenwart,* Milan: Electa/Klett-Cotta, 1979, pp. 58–74.

6) Norberg-Schulz, p. 74.

7) Marina Abramovic and Ulay, *Relation Work and Detour,* Amsterdam, 1980, pp. 62–71, 193.

8) Cf. C.H. van Winkel, "Manipulations and Rotations. Bruce Nauman in Dutch Collections," in: *Kunst & Museumjournaal* 4 (1991), pp. 36–48.

9) Georg Simmel, *Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft,* Stuttgart: K.F. Kohler Verlag, 1957, p. 2.

Der gekrümmte Pfad

JEFF WALL, THE CROOKED PATH, 1991, cibachrome transparency, fluorescent light, display case, image: 46⅞ x 58⅝".



DER GEKRÜMMTE PFAD, 1991, Cibachrome-Diapositiv, Fluoreszenzlicht in Kasten, Bild: 119 x 149 cm. Ed. 3.

Formen kinetischer Energie

CAMIEL VAN WINKEL

Sie zerreisst die abgestandene Luft zwischen den grossen Denkmälern der Kulturgeschichte – so etwa liesse sich jene Wesenheit beschreiben, die hinter allen Masken auf eine einzige Vision hinausläuft: die Vision äusserster Geschwindigkeit. Sie feiert den Reiz ungehemmten Vorwärtsdringens, bei dem Körper und Fahrzeug miteinander verschmelzen, über die Oberfläche der Erde dahinrasen und das Unbekannte durchdringen, um es zu zerfetzen.

Allein schon diese Beschreibung verweist darauf, dass die kinetische Vision, obwohl das Vehikel der verschiedensten mythologischen Substanzen – beispielsweise der Geschichte von Ikarus –, über eine verborgene männlich-aggressive Seite verfügt. Den überzeugenden Beweis dafür haben in den ersten

CAMIEL VAN WINKEL ist freischaffender Kunstkritiker in Groningen, Niederlande.



MARTIN KIPPENBERGER, OHNE TITEL, 1991
Öl auf Leinwand 300 x 250 cm, / oil on canvas, 118⅛ x 98½"
(PHOTO: HERMANN HAID)

Jahrzehnten des zwanzigsten Jahrhunderts die Futuristen geliefert, in deren 1909 veröffentlichtem Gründungsmanifest es heisst: «Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie grosse Rohre zieren, Schlangen mit explodierendem Atem gleich – ein aufheulendes Auto, das wie von Kartätschen befeuert wirkt, ist schöner als die Nike von Samothrake.

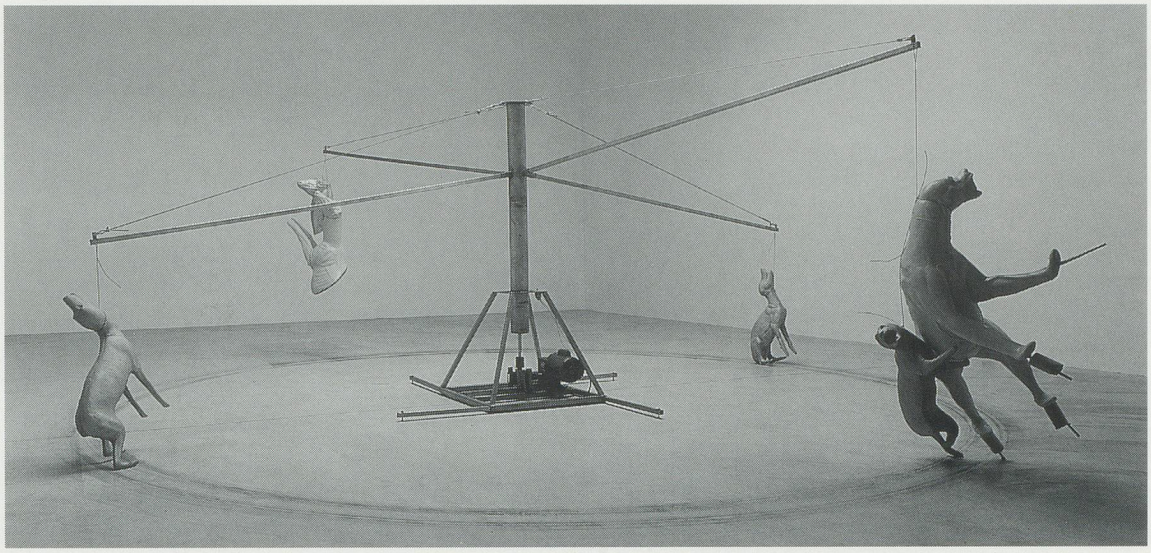
Besingen wollen wir den Mann am Steuer, der den Speer seines Geistes über die Erde in die Umlaufbahn schleudert. (...) Poesie muss begriffen werden als gewalttätiger Angriff auf unbekannte Kräfte, um sie niederzuringen und dem Menschen zu unterwerfen. (...) Zeit und Raum sind gestern gestorben. Wir leben bereits im Absoluten, weil wir die ewige, die allgegenwärtige Geschwindigkeit erschaffen haben.

Wir werden den Krieg verherrlichen – die einzige Hygiene für die Welt –, Militarismus, Patriotismus, die Vernichtungstaten der Anarchisten, schöne Ideen, für die es sich zu sterben lohnt, und die Verachtung der Frau.»[1)]

Der Urheber dieser Sätze, Filippo Tommaso Marinetti, verkörperte wegen der gewaltsamen und unerbittlichen Art, mit der er im Vorkriegseuropa Proselyten für den Futurismus machte, diesen auf perfekte Weise. Der Dichter mit dem Spitznamen «das Kaffein Europas»[2)] liess auf seinen Propagandazügen seinem offenbar unerschöpflichen Energievorrat freien Lauf, zielte auf grösstmögliche öffentliche Aufmerksamkeit und die entsprechende Berichterstattung in den Medien. Ein Augenzeuge beschrieb Marinettis Ankunft in Florenz, als sei «ein Meteor in den Garten eines alten Palazzos gestürzt. Telegramme, Telefonanrufe, Autofahrten, Treffen, die vereinbart und dann abgesagt werden, stürmische Abendessen, massenhaftes Einfallen in vornehme Kaffeehäuser. Immer eilte er von einem Ort zum anderen, schrieb, redete, organisierte.»[3)]

Man könnte sagen, dass dem zerstörerischen Impuls des Futuristen die Weltwahrnehmung eines Rennfahrers zugrunde lag, die es ermöglichte, Gewalt und mechanisierte Kriegführung zu verherrlichen. So wie die beschleunigte Bewegung des Fahrzeugs für den Fahrer die Umrisse seiner Umgebung verwischt und die Gegenstände ausserhalb des Wagens dazu zwingt, einander zu durchdringen, scheint auch der Fahrer selber Teil dieser Verzerrung der statischen materiellen Welt zu werden. Und es ist nur ein kleiner Schritt von diesen halluzinierten Projektionen auf der Windschutzscheibe – die wahre kinetische Vision – zu physischen Zerstörungstaten.[4)]

Dass Marinetti die Nike von Samothrake als Modell klassischer Schönheit rhetorisch gegen die Dynamik eines Rennwagens ausspielte, mag überraschen. In gewisser Weise verfügt die griechische Siegesgöttin in ähnlicher Weise über kinetische Energie, die grossen Schwingen verstärken noch das Vorwärtsstreben ihres Körpers. Doch davon abgesehen, dass in ihr die weibliche Form geschmäht wurde, gingen ihr die Eigenschaften ab, die Marinetti und seine Freunde an einem Rennwagen bewunderten: sein motorisierter Antrieb und die unerhörte Geschwindigkeit, die nicht im Marmor simuliert wurden, sondern echt waren. In ihrer Ablehnung der Nützlichkeit als einer bourgeoisen Idee musste ihnen die Vorstellung einer Maschine, die zu nichts anderem als dem Erreichen äusserster Geschwindigkeit entworfen und gebaut war, besonders zusagen. Anders als Nike – die die Verwirklichung militäri-



BRUCE NAUMAN, CAROUSEL (STAINLESS STEEL VERSION), 1988, stainless steel, cast aluminum and polyurethane foam, ⅓ HP motor, Ø 16'x20'1" / Karussell (Chromstahlversion), 1988, Chromstahl, Aluminiumguss, Polyurethanschaum, ⅓-PS-Motor, 488 x 612 cm. (PHOTO: ROBERT KEZIERE, YDESSA HENDELES ART FOUNDATION)

scher und politischer Ziele darstellt – und anders als die übrigen Transportmittel – die sich in einer geraden Linie von A nach B bewegen – kennt der Rennwagen kein eigentliches Ziel. Er ist auf seine Kreisbahn festgelegt: ein Weg, auf dem er endlos seinem Heck hinterherjagt.

Hier haben wir es also mit zwei unterschiedlichen Formen von kinetischer Energie zu tun, zwei Kerben, die in die Erdoberfläche eingeritzt und vollkommen unterschiedlich konnotiert sind: der Kreis (engl. *circle*) und die Linie. Es ist bemerkenswert zu erfahren, dass *circle* etymologisch von dem lateinischen *circulus,* der Verkleinerungsform von *circus* (Rennbahn), abgeleitet ist. Als gegensätzliche Bewegungsformen tauchen der Kreis und die Linie bereits im Frühchristentum auf; als Widerspiegelung bestimmter theologischer Vorstellungen und liturgischer Handlungen sind sie in die Architektur von Kirchen eingefügt. Eine Deutung dieser Phänomene findet sich im Werk von Christian Norberg-Schulz.[5)] In der architektonischen Entwicklung der frühchristlichen Kirche konkurrieren zwei bereits aus der römischen Baukunst bekannte Modelle: die am Langhaus orientierte Basilika gegen das kreisförmige und überkuppelte Gebäude. Diese beiden räumlichen Grundformen treten nicht immer getrennt auf, sondern hatten auch nebeneinander Bestand oder vermischten sich sogar. Schliesslich allerdings obsiegte in der westlichen Christenheit das Langhaus, während die Kreisform im östlichen Teil die Oberhand gewann.

Im christlichen Katechismus spielten für die Erlösung des Individuums sowohl «die Strasse» wie auch «der Mittelpunkt» eine bedeutende Rolle. Die liturgische Beteiligung der Gläubigen führte sie in einem gemeinsamen Raum zusammen. Dieses Zentrum diente als räumlicher wie als abstrakter Punkt, an welchem der Sinn des Lebens offenbart werden sollte. Architektonisch ist allen frühchristlichen Kirchenbauten gemein, dass sie besonderen Wert auf den Innenraum legten, der als der immaterielle Bereich Gottes beschrieben wird. Während das Langhaus den Vorgang der Erlösung und die mühsame Fortbewegung auf dem Weg dorthin betonte, bedeutete seine kreisförmige oder statische Entsprechung die göttliche Bestimmung des Kosmos mit Gott in der Kuppelspitze. Beide Modelle waren auf das einfallende himmlische Licht ausgerichtet, welches die Transzendenz alles Irdischen symbolisierte. Die auf diese Weise erzeugte kinetische Energie wurde so in die Energie des göttlichen *lux aeterna* umgewandelt.

Gegen Ende seiner Abhandlung über frühchristliche Architektur verrät Norberg-Schulz' Darstellung einen Hauch kultureller Engstirnigkeit, wenn er in den kreisförmigen und linearen Modellen Symptome für den grundsätzlichen Unterschied zwischen östlicher und westlicher Zivilisation sehen will: Bewegung im Kreis versus Bewegung entlang einer geraden Linie. «Der Osten übernahm hier alte orientalische Vorstellungen von kosmischer Ordnung und ewiger Wiederkehr und geriet allmählich in eine kulturelle und soziale Stagnation. Der frühchristliche Westen dagegen leitete die grosse historische Entwicklung ein, die uns unsere Kultur geschenkt hat und die eng verbunden ist mit dem jüdisch-christlichen Begriff von der Zeit als einer gerichteten Bewegung.»[6] Mit Recht könnte ein Vertreter der «östlichen» Kultur den Unterschied zwischen kreisförmiger und linearer Bewegung nach seinen eigenen Begriffen darstellen, etwa wenn er die Vorstellung von vollständig und unvollständig miteinander konfrontiert: Schliesslich lässt sich jede gerade Linie als Bruchstück eines Kreises mit einem unendlichen Umfang beschreiben.

Nach dem Ersten Weltkrieg, der die Futuristen und ihre kinetische Vision brutal (und in grausamer Ironie) hingeschlachtet hatte, war jenseits eines angestammten Bereichs wenig von den Herrlichkeiten des Rennwagens zu hören. Noch später entwerteten die Nachwirkungen der weltweiten Automobilität die Vorstellung vom motorgetriebenen Fahrzeug als einer visionären Metapher. Gleichzeitig liessen neue technologische Entwicklungen Kreis und Rennbahn als Modell verstärkter (kinetischer) Energie wiedererstehen. Um die physikalische Erforschung von Elementarteilchen zu ermöglichen, wurden riesenhafte kreisförmige Tunnels – Teilchenbeschleuniger – konstruiert. Mit Hilfe von elektromagnetischen Feldern in diesem Tunnel lassen sich bestimmte Teilchen bis zu einer Geschwindigkeit beschleunigen, wie sie bei Experimenten mit gigantischen Teilchenkollisionen erforderlich ist. Die Kreisform dieser Zyklotrone, deren Umfang in manchen Fällen bis zu zwanzig Kilometer beträgt, zwingt die Teilchen zu einem mehrfachen Durchgang durch die gleichen Felder, auf dass sie ohne Reibungsverlust ein immer noch höheres Energieniveau erreichen. Wenn der Strom abgeschaltet wird, dienen diese Tunnels als Vorratsringe, in denen Strahlen mehrere Stunden festgehalten werden können, die sich mit Hochgeschwindigkeit bewegen, ohne viel von ihrem Drall zu verlieren.

In der Kunst verlangte die Begeisterung für technische Neuerungen, die mit der Bewegung der Futuristen nicht vollständig untergegangen war, nach einem kritischen Gegengewicht. Wie nach dem Zweiten Weltkrieg einige Physiker feststellten, dass sich ihr moralischer Vorbehalt gegen die praktische Anwendung ihrer wissenschaftlichen Arbeit nicht mehr aufrechterhalten liess, wurden auch in der Kunst Vorgänge bekannt, die die allzu vereinfachte positive Einstellung zur Mechanisierung modifizierten. Wenigstens drei Arbeiten lassen sich anführen, die eine Bewegung auf einer Kreisbahn zum Hintergrund haben; in jedem Fall fällt ein anderes Licht auf sie. Im September 1977 veranstalteten Marina Abramovic und Ulay auf einem kleinen Platz in Paris eine etwas trocken als RELATION IN BEWEGUNG überschriebene Performance.[7] Im Lauf eines ununterbrochenen Zeitabschnitts von sechzehn Stunden fuhren sie mit ihrem Auto immer im Kreis herum. Auf dem Beifahrersitz neben Ulay sass Marina Abramovic mit einem Megaphon, das zum Fenster hinausragte und durch das sie die Zahl der zurückgelegten Runden verkündete. Am Ende ihrer Performance hatten sie 2226 Umdrehungen hinter sich gebracht. Obwohl es hier nicht in erster Linie um Geschwindigkeit ging – nach einer nichtautorisierten Schätzung erreichten sie ein durchschnittliches Tempo von weniger als neun Stundenkilometern –, liess einen die wertfreie Darbietung unwillkürlich an einen Rennwagen denken. Das Ziel bestand nur in der Idee, es war nachgerade ein spirituelles. Einerseits ermöglichte das offensichtliche Fehlen eines vernünftigen Grundes für dieses absurde Fahren im Kreis – ein veritabler Fall von *l'art pour l'art* – den Künstlern, sich auf einen Mittelpunkt in ihnen selber zu konzentrieren, indem sie versuchten, jeder begrenzten Perspektive zu entkommen und die Grenzen von Zeit und Raum zu überschreiten. (Photos aus jener Nacht zeigen nicht das Auto selber, sondern zeitversetzte Belichtungen mit den Scheinwerfern, die einen vollkommenen Kreis beschrei-



RICHARD LONG, MOUNTAIN LAKE, POWDER SNOW, LAPLAND/BERGSEE, PULVERSCHNEE, LAPPLAND, 1985.

ben, der in der Luft schwebt.) Andererseits verwies die Belastung, der der menschliche Körper durch die beständigen zentrifugalen Kräfte ausgesetzt war, unvermeidlich auf dessen hartnäckige Beschränktheit. Auf die Weise spiegelte die Performance von Marina Abramovic und Ulay die zweifache Natur von Bewegung: ein immaterielles Gebilde, das gleichzeitig und unwiderruflich an physische Objekte und Körper gefesselt ist.

In Bruce Naumans CAROUSEL (1988) wird die kreisförmige Bewegung von fünf Aluminiumabgüssen präparierter Tiermodelle ausgeführt, die an den Kränen eines mechanisch bewegten Karussells hängen. Weil diese Tiere – zwei Koyoten, ein Bär, ein Hund und ein Hirsch – vollkommen kraftlos wirken, um der Qual, über den Boden gezerrt zu werden, ein Ende zu machen, ist die Drehung Ausdruck von Gefangenschaft und Eingeschränktheit. Mit früheren Arbeiten Naumans im Hintergrund lässt sich der Kreis als geschlossene Einheit verstehen, ein Modell für kurzgeschlossene Kausalität und das tautologische Versagen der Sprache.[8] CAROUSEL scheint anzudeuten, dass die besten Fallen ihre Opfer nicht etwa nur an einer Stelle durchbohren, sondern sie vielmehr in einer unendlichen Tretmühle gefangensetzen. Wie die Schlange, die sich in den eigenen Schwanz beisst, lässt sich keine Stelle finden, wo die Herrschaft der Kreisförmigkeit auch nur für einen Augenblick Schwäche zeigte.

Die kreisförmigen Gänge Richard Longs repräsentieren einen vollkommen anderen Ansatz. In Arbeiten wie MEETING PLACE (1977) oder A WALK BY ALL ROADS AND LANES TOUCHING OR CROSSING AN IMAGINARY CIRCLE (1977), die mit Photos und Landkarten dokumentiert sind, hat der Künstler eine Bahn entworfen, die, soweit es das bestehende Strassennetz erlaubt, der Kreisform angenähert ist. Seine bewusste Entscheidung für das Gehen – die langsamste und schlichteste Fortbewegungsart für den Menschen – kann man als ähnlich provozierend wie die futuristische Feier der Geschwindigkeit begreifen. Sie entspricht dem Bedürfnis, in die unvermittelte Wirklichkeit der Landschaft einzudringen. Der Kreis – eine Vollkommenheit, die der Natur selber unbekannt ist – wurde der Landschaft nicht aufgezwungen, sondern ihr vorsichtig eingearbeitet, so dass er allenfalls aus der Vogelperspektive zu erkennen ist. Dieser Kreis versöhnt zwei Haltungen zur Raumgestaltung miteinander, die einander sonst widerstreiten: die eine beruht auf genauer

Beobachtung der realen Welt, während die andere den idealisierten, abstrakten Raumbegriff vorzieht.

Diese gewundenen Überlegungen bringen uns zu einem weiteren Bewegungsmuster, einer dritten Kerbe in der Erdoberfläche, der sowohl die Untilgbarkeit von Linien wie die Abgeschlossenheit von Kreisen fehlt. In Jeff Walls THE CROOKED PATH (1991) steht diese dritte Kerbe weder für Geometrie noch für irgendein anderes strukturierendes Element. Die Arbeit zeigt ein nicht weiter bemerkenswertes Stück Ödland, das von der Flut industrieller und kommerzieller Ansiedlungen umgeben ist, die im ausgehenden zwanzigsten Jahrhundert die Natur in geschützte Reservate zurückgedrängt haben. Doch repräsentiert dieses kleine Feld alles andere als die Natur in all ihrer Pracht – es bildet nur einen Zwischenraum, der sich selber überlassen worden ist. Hier werden Bienen gehalten, und offensichtlich überquert man diese Fläche: Fussgänger haben, einer nach dem anderen, die gleiche Sehne angelegt und damit unbeabsichtigt einen festen Pfad ausgetreten.

Dieser Prozess birgt mehr Rätsel, als es auf den ersten Blick scheint. Denken wir etwa an die folgende Überlegung von Georg Simmel: «Die Menschen, die zuerst einen Weg zwischen zwei Orten anlegten, vollbrachten eine der grössten menschlichen Leistungen. Sie mochten noch so oft zwischen beiden hin- und hergegangen sein und sie damit sozusagen subjektiv verbunden haben: erst indem sie der Erdoberfläche den Weg sichtbar einprägten, waren die Orte objektiv verbunden, der Verbindungswille war zu einer Gestaltung der Dinge geworden, die sich diesem Willen zu jeder Wiederholung darbot, ohne von deren Häufigkeit oder Seltenheit noch abhängig zu sein.»[9] Mit seiner Betonung darauf, dass der menschliche Wille Zusammenhänge sucht, übersieht Simmel die Tatsache, dass die ersten Pfade und Strassen vermutlich nicht in bewusster Planung entstanden, sondern sich mit mehr Wahrscheinlichkeit von selber ergeben haben. Versuchen wir, diesen Vorgang zu rekonstruieren, landen wir unweigerlich in einem Zirkelschluss: Ein Pfad bildet sich, wenn eine einfache Strecke wiederholt genutzt wird; diese Strecke wird immer wieder genutzt, weil man dazu neigt, in die Fussstapfen desjenigen zu treten, der den Weg vor einem zurückgelegt hat; und die Tatsache, dass diese Fussstapfen zu sehen sind, belegt die Existenz dieses Pfades. Indem er eigenmächtig einen Ausgangspunkt voraussetzt, bricht Simmel in diesen Teufelskreis ein.

In THE CROOKED PATH gibt es keine gerade Linie von A nach B. Der Pfad, der das unwirtliche Gelände durchquert, zeigt eine plötzliche Krümmung, für die es keinen Anlass gibt. Nachdem einzelne Fussgänger für diese Abweichung nicht verantwortlich zu machen sind, weil ihren Bewegungen eine vollständige Koordination fehlt, muss diese Krümmung spontan entstanden sein. Die vollkommene Zufälligkeit ihrer Form ermöglicht es uns, sie noch über jede unterstellte Absicht hinaus zu entziffern: Wie bei einem kollektiven Versprecher sehen wir hinab in die Tiefen der Geschichte und lernen es als rituelles Zeichen verstehen, ein Ideogramm, das noch schwache Anklänge an die Gewohnheiten einer vorangegangenen Kultur aufweist. Es äussert sich hier ein völlig anderes Verhältnis zur Erde. Ihrer Oberfläche einbeschrieben, lässt sich der gekrümmte Pfad als der dritte Weg verstehen – ein Zeichen der Hoffnung. *(Übersetzung: Willi Winkler)*

1) Zuerst erschienen in *Le Figaro,* 20. Februar 1909. Hier im wesentlichen zitiert nach dem so gründlichen wie sektiererischen Buch von Eva Hesse, *Die Achse Avantgarde–Faschismus. Reflexionen über Filippo Tommaso Marinetti und Ezra Pound.* Zürich: Arche 1992.

2) Eva Hesse, S. 26.

3) Giovanni Papini, *L'Esperienza Futurista.* Firenze: Valecci 1919. Vgl. auch Eva Hesse, S. 12–15.

4) Vgl. Paul Virilio, *L'horizon négatif.* Essai de dromoscopie. Paris: Galilee 1984.

5) Christian Norberg-Schulz, *Vom Sinn des Bauens.* Die Architektur des Abendlandes von der Antike bis zur Gegenwart. Stuttgart: Klett-Cotta 1979, S. 58–74.

6) Norberg-Schulz, S. 74.

7) Marina Abramovic and Ulay, *Relation Work and Detour.* Amsterdam 1980, S. 62–71, 193.

8) Vgl. C. H. van Winkel, *Manipulations and Rotations.* Bruce Nauman in Dutch Collections. In: *Kunst & Museumjournaal 4* (1991), S. 36–48.

9) Georg Simmel, *Brücke und Tür* (1909). Zitiert nach: Georg Simmel, *Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft.* Stuttgart: Köhler 1957, S. 2.