

O počasni televiziji in fantomskih vožnjah v preteklost

27. novembra 2009 je norveška javna televizija predvajala sedeminpolurni program z naslovom *Bergensbanen – minutt for minutt*, šlo je za ne-skrajšan in ne-zmontiran posnetek vožnje potniškega vlaka na liniji Bergen–Oslo, kot se je odvijala v realnem času. Televizijski prenos je prikazoval posnetek kamere, ki je bila pritrjena na nosu vlaka, ko je ta napredoval skozi večinoma pusto, zasneženo, občasno s soncem obsijano pokrajino, ali ko se je potopil in izplaval iz vsakega od 182 tunelov na trasi. Programu, ki ga je televizija izvedla v počastitev 100. obletnice bergenske linije, je prisostvoval (najbrž ne v celoti) več kot milijon domačih gledalk in gledalcev – 15-odstotni delež domačega TV-termina. Za program, ki onkraj potovanja od vstopne do izstopne postaje nima praktično nobenega narativnega zastavka, je to osupljiv dosežek.

Posnetek bergenske linije je obveljal za ikonični primer nekovega žanra »počasne televizije«, ki mu je sledila vrsta podobnih programov: železniškim potovanjem so se pridružila ladijska, nato epski prenosi drugih vsakdanjih dogodkov, kot so bili odprtje ribolovne sezone, zlaganje in kurjenje drv, pletenje puloverjev, zborovsko petje po cerkvah, dogajanje v hranilnici ptic, valovanje morskih tokov, migracije severnih jelenov ... in celo predavanja akademikov o norveški zgodovini (ki pa so dosegla manjšo gledanost kot prenosi voženj). Norveškim produkcijam so sledile druge nacionalne televizije, najpogosteje z vožnjami vlakov ter ladij. Predvsem pa je »počasna televizija« zavzela medijski habitat, ki ji je pisan na kožo: YouTube, na katerem v danem trenutku odkrijemo množico kanalov, ki stacionarnemu pogledu prinašajo prizore iz kabin vlakov, ladij, letal ter drugih prevoznih sredstev, poleg tega pa še neskončno vrsto podobno »počasnih« dogajanj.

Onkraj golega kuriozuma teh prenosov je nekaj potez, ki se ne tičejo toliko današnje televizije, temveč splošne spreminjajočih se pogojev nastajanja in uporabe gibljivih podob: z drugimi besedami, »postkinematografske« situacije, okoli katere se v filmskih in medijskih diskurzih križajo polemike, pa tudi poskusi, da bi avdiovizualne režime na novo preišljali. Kljub dejstvu, da se »odvija« na televiziji in internetu, je namreč »počasna televizija« po svojem ustroju,



in tudi v historični perspektivi, pravzaprav filmska forma. Ne zgolj v navezavi na strategije »počasnosti« in »trajanja«, ki jih film že dolgo s pridom uporablja (in so danes našle svojo rubriko »počasnega« ali »kontemplativnega filma«), temveč kot specifična zvrst, ki jo zgodovina zgodnjega filma pozna pod imenom »fantomski vožnja« (*phantom ride*) in je v svoji idealni obliki preprosto kontinuiran posnetek filmske kamere, najpogosteje nameščene na nosu vlaka. Ta »žanr« ni bil namenjen le filmskemu uživanju v pokrajini ali »razgledu«, kakor je veljalo za panorame ter sorodne dispozitive, temveč povečevanju same zmožnosti filmskega gibanja v prostoru in času.

Današnje fantomske vožnje lahko gledamo kot nostalgичno ponovitev te »primitivne« filmske prakse znotraj televizijskega in internetnega toka. Toda v tem anahronizmu je določen obrat, saj se pomen »fantomskosti«, ki je to obliko zaznamoval – součinkovanje stroja in človeškega subjekta – v aktualni remediaciji premešča. »Postkinematografska« različica fantomske vožnje po eni strani pritrjuje ideji, da je film svoje izrazne oblike, tehnike in topose prejel že v zibelki, po drugi strani pa nakazuje bistvene spremembe v sami naravi gledalca v kapitalistični družbi.

Atraksije vožnje

Kot številni pojmi, vezani na prakse zgodnjega filma, je tudi konceptualizacija »fantomski vožnje« izkupiček »nove filmske zgodovine«, ki se je pisala od konca 70. let dalje: konkretno raziskovanj zgodovinarjev, kot so Noël Burch, Tom Gunning, André Gaudreault, Charles Musser, Miriam Hansen in drugih. Te historično-teoretske revizije so med drugim demonstrirale, da je zgodovina filma zgodovina prelomov ter stranpoti; da je torej ne moremo misliti kot evolucijske pripovedi o neizogibnem rojstvu »sedme umetnosti«. Ključna je ugotovitev, da obdobje zgodnjega filma zaznamujejo izjemna heterogenost, variabilnost in nestandardiziranost načinov produkcije, prikazovanja, gledanja in refleksije filma, in da je pripovedovanje zgodb v tem času sekundarnega pomena. Film je v prvem desetletju predvsem oblika spektakla, natančneje »atraksije« (Gunning, 1990), svoje narativno poslanstvo pa utrjuje šele

okoli leta 1908. »Odkritje« filma se tako pripeti dvakrat: kot pohod kinematografa, ki v zahodnih centrih bliskovito prevzame gledalca, in kot negotovo razvijanje izrazne oblike, ki bo pod budnim očesom buržoaznega gledališča in literature sčasoma sprejeta v sfero kulture in povzdignjena do statusa umetnosti.

Po teh razlagah zgodnjega filma ne vodijo zahteve naracije, temveč ima prednost »monstracija« oziroma razkazovanje raznih senzacij, vključno s samim kinematografskim aparatom, zaradi česar je to tudi obdobje poudarjene filmske refleksivnosti. Filmi atrakcije gledalca naslovijo direktno in ga skušajo pritegniti s kopičenjem »šokov«, ki ciljajo na osuplost, navdušenje, nejevero, grozo; prevladujoča drža gledalca zgodnjega filma je nekakšno »zijačasto občudovanje« (Morin, 2015: 22). Razkazujejo se vudvilske točke in rokohitrski triki, pregoni in trki, eksotična in groteskna telesa, zanimivosti živega in neživega sveta, biblični in zgodovinski prizori, fizični fenomeni in tehnične novitete, pa tudi kulturne znamenitosti in razgledi, ki občinstvu nižjih slojev sicer niso dostopni.

V nasprotju z večino tovrstnih atrakcij, ki so dogajanje uokvirile v enem, statičnem posnetku, so filmi vožnje prinašali revolucijo gibljive kamere. Zanj naj bi bil zaslužen Lumièrov snemalec Alexandre Promio, ki je leta 1896 v Benetkah s čolna posnel panoramo kanala – prizor, ki velja za prvi ohranjeni »travelling« filma. Nadgradnja Promiove domislice s kamero, pritrjeno na nos lokomotive, je bila samoumevna, še toliko bolj v luči siceršnjih intimnih razmerij med kinematografom in železnico. Gunning označi prizore drvečih vlakov, vključno s slovitim Lumièrovim filmom o prihodu vlaka na postajo La Ciotat (1895), za »filmsko primarno sceno« (2010: 53); ta se do danes reproducira kot legenda o gledalcih, ki naj bi nemo in črno-belo filmsko lokomotivo zamešali za realno ter v paniki pobegnili iz salona (česar ni potrdil noben zgodovinski vir¹). »Zgodovina filma se je pričela z vlakom,« piše Christa Blümlinger; motivika vlaka je v zgodnjem filmu vseprisotni znak družbenih, ekonomskih in kulturnih sprememb modernosti, in v tej vlogi bo na platnih vztrajala še desetletja (2006: 245).

Obsesije kinematografa z vlakom pa ne gre pripisati le vrtooglavi hitrosti in vznemirljivosti katastrof, ki spremljajo železniški promet. S stališča kinematografa je železnica v nekem smislu konkurenčni »medij«, saj tako kot film ponuja nove učinke, ki izhajajo iz spremenjenih načinov gledanja. Oba sta »stroja za organiziranje pogleda«, pravi Blümlinger, saj ustvarjata pozicijo »gledalca«, ki je fizično negiben, percepcijsko pa mobilni. Ta nova oblika »panoramske percepcije«, ki nastopi z izkustvom železnice v 19. stoletju, preoblikuje pogoje orientacije, saj hitrost gibanja pri opazovalcu zamegli predstavo prostora in povzroči »izgubo pokrajine«, kot je bila ta vzpostavljena v pogojih klasične

kontemplacije (Schivelbusch, 1979).² Sprememba pogojev vidnega vzpostavlja »novo časovnost, ki ne zahteva le uničenja tradicionalnih časovnosti, temveč je zvezana z novim sistemom vrednosti, z užitkom v hitrosti, odkrivanjem tujih krajev ter izgubo korenin« (Blümlinger, 2006: 246). Z drugega vidika pa te učinke reproducirajo tudi principi delovanja obeh strojev, ki proizvajata, kot piše Patrick Keiller, »bolj ali manj vnaprej določene in ponovljive prostorsko-časovne kontinuitete« (2013: 160–161).

Izkustva mobilnosti in časovnosti so pri atrakciji fantomske vožnje zlasti intenzivna. Položaj kamere pričvrsti gledalca na nevidno lokomotivo, ki pa je vseeno prisotna kot gibalna sila – prodira skozi prostor in odkriva nova obzorja. Hkrati to gledališče virtualizira tudi telo gledalca, ki je zvedeno na lebdeči organ vida. Simulira svobodo gibanja in odkrivanje oddaljene pokrajine, preseganje fizičnih omejitev, pa tudi družbenega položaja, na katerega fiksnost v realnosti opominja gledalčeva prikovanost na sedež v zatemnjeni dvorani. Ponuja fantazijo idealnega potovanja z vlakom, brez sitnosti, kot so hrup, tresenje, vonjave, prerivanje, sopotniki, zamude in zastoji – čisto mobilnost in užitek v gledanju torej, kar železnica pogosto obljublja, le redko pa uresniči.

V tej vožnji sta torej fantomska tako vlak kakor gledajoči človeški subjekt. Na eni strani ima lahko ta nerazločljivost spoznavni učinek, saj gledalca opominja na sam stroj pogleda, v katerega je vpet; je potencialno mesto filmske refleksije, saj nam »na platnu kaže, v kakšnem razmerju smo s platnom« (Verhoef, 2012: 577). A obenem ta dvoumnost nakazuje, da poleg osvobajajočih možnosti fantomska vožnja projicira tudi neko nedomačno prezenco. Implicira pogled, ki ni ekskluzivno človeški, saj izhaja iz točke, na kateri telo gledalca empirično nima kaj iskati. Insistira s tujo, nemogočo subjektivnostjo stroja. Zdi se, da nosilec pogleda ves čas prehaja med človeškim in nečloveškim, zato je vtis gledalca, da nadzoruje svet pred seboj, krhka iluzija oblasti in filmske subjektivnosti.³

To iluzijo, ki je lastna filmom fantomske vožnje (in v globljem smislu filmu kot takem), lahko razumemo tudi kot odgovor na travmatično »pra-sceno« drvečega vlaka. Livio Belloi je to sceno in njej podobne posnetke, ki so v filmu atrakcije s platen pretili gledalcem, poimenoval »napadajoči prizori« (*vues attentatoires*) (2001: 154).⁴ Fantomske vožnje so v nekem smislu odgovor na te »napade« iz prvih dni filma, saj gledalcu omogočajo, da se iz negibne »žrtve« preobrazi v »napadalca«. Predstavljajo ideološko nujni »kontraplan« grožnjam modernosti, ki jih utelešajo stroji s svojimi nadčloveškimi zmožnostmi premagovanja razdalj in zgoščanja časa. Ironija je seveda ta, da se pri prehodu iz pasivnosti h gibanju gledalec še globlje preplete s strojem, ki bo presegel slepo silo vseh dirjajočih lokomotiv – kinematografom.

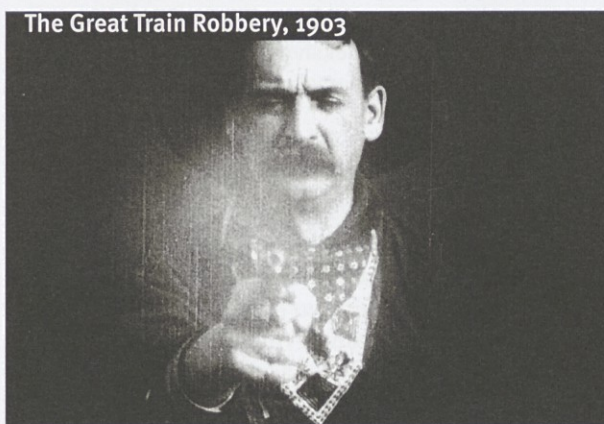
Fantomi naracije

Fantomska vožnja je v tem smislu filmska oblika, ki posebej nazorno priča o potujitveni moči kinematografa. V njej se zrcali izrinjenje človeškega subjekta z njegovega »naravnega« prestola, ki se odvija s popredmetenjem in strojno reorganizacijo človeškega dela in življenja v kapitalistični družbi. Obenem pa filmski ustroj tega pogleda odpira tudi čas refleksije.

Svojo potujitveno moč mora film tajiti, da bi lahko pripovedoval človeške zgodbe, a vendar tudi ohranjati, saj mu omogoča prehajanje med človeškim in predmetnim svetom, brez česar je projekcija na platno le bleda senca življenja. Tudi v tem smislu so filmi fantomske vožnje emblematični, saj prikazujejo, kako se je atrakcija fantomske mobilnosti in subjektivnosti preobrazila v shematične elemente filmske naracije, in kako je bila subverzivnost nečloveškega pogleda posledično »udomačena«.

Če se vrnemo k teorijam o naravi zgodnjega filma, sicer na splošno velja, da primat atrakcije v njem še zdaleč ni absoluten in da gre prej za variabilna razmerja med režimi reprezentacije. V optiki fantazme, ki jo proizvajajo filmi vožnje, lahko seveda zametek »zgodbe« iščemo že v nakazani dvoumnosti pogleda, ki sproža neko ontološko intrigo. Na bolj osnovni ravni filmske enunciacije pa so narativni »učinki« intrinzični proizvod filmskega prostora – postavitve kadra, ki z »montažo« polja vzpostavlja ničelno stopnjo pomena. Gaudreault vidi zametke prostorske »mikronaracije« že pri Lumièrovem vlaku. O pogojih za vznik naracije oziroma minimalnem pragu »diegetskega učinka« razpravlja tudi Burch: »diegetska produkcija« je po njegovem na delu, »vse dokler je podoba berljiva in dokler je identifikacija s kamero zagotovljena skozi gibanje«. Gibanje filmske kamere celo v odsotnosti reprezentacije človeške figure zadostuje za narativni učinek (1990: 256). V fantomski vožnji se torej »primitivna« narativizacija sproži že z gibanjem skozi prostor, še toliko bolj, če se pri tem vrstijo vedno novi plani. Končno pa je bistveno, da filmi vožnje ne temeljijo na nenadnih pojavitvah ali transformacijah, ki so sicer značilne za film atrakcije, temveč nasprotno: na kontinuiteti. Ravno dimenzija neprekinjenega in »živetega« trajanja (rečeno drugače, bergsonovski *durée*) pa predstavlja pogoj za razvijanje diegetskega sveta.

V večini fantomskih voženj naracije sicer ni treba iskati tako globoko. Vzemimo **The Kiss in the Tunnel** (1899) Georgea A. Smitha, ki velja za enega najzgodnejših primerov narativne montaže. Celotno dogajanje dvominutnega filma je povzeto v naslovu: vožnja nas pripelje do tunela in zatemnitve; tu sledi rez v »interier« vagona z damo in občudovalcem (samim Smithom), ki izkoristi temo za ukradeni poljub; vrnemo se v pogled vlaka, ki izstopa



iz tunela. V teh dveh rezih je učinek fantomske vožnje radikalno spodkopan. Romantični geg ni le nedolžen vstavek v fantomsko vožnjo, ampak v osnovi spremeni njeno identiteto. Izkušstvo vožnje naenkrat ni več samo sebi namen, temveč služi slikanju kulise za človeški »zaplet«, kar podčrta še obsceno »prodiranje« pogleda v tunel. V dispozitiv, ki je temeljil na medigri subjekta in objekta, vdre narativnost in ga »degradira« v proizvajalca diegetskega prostora, ki je tam zato, da se bo v njem nekaj pripetilo. V formi, ki temelji na tujosti filmskega pogleda, je tako resnični »tujek« naracija. Tudi v kasnejšem *From Leadville to Aspen* (1906) se vožnja najprej odvija skozi slikovito pokrajino, nato pa prizor prekine dogajanje v notranjosti, ki je začinjeno z rasistično »komedijo« – potniki, ki pretepajo temnopoltega postreščka. Nadaljujemo z vožnjo, ki se kmalu znova prekine, a tokrat znotraj istega prizora, saj se vlak zaustavi pred prepreko, ki sta jo nastavila bandita. Narativnost dobesedno čaka v zasedi in blokira proizvajanje fantomskega pogleda – kot bi se film ustrašil, da bo dispozitiv gledalce premočno uročil in se mora preleviti v burko.

Primeri nakazujeta, kako je filmom fantomske vožnje spodletelo pri poskusu narativne integracije – natančneje, pri tehnikah »prešitja«, ki bodo ključnega pomena za

klasični narativni film. Na splošno je naloga teh konvencij kadriranja in montaže, da zakrijejo prisotnost kamere in proizvodnjo filma v ozadju ter gledalca obenem vključijo v označevalno delo filma. Pri tem je ključna funkcija plana-kontraplana, ki nedvoumno umesti pogled kamere v notranjost diegetskega sveta preko razkritja nekega gledajočega-govorečega subjekta filma (v katerega se bo lahko vključil tudi gledalec). V fantomskih vožnjah je takšna vključitev gledalca le nakazana. Opisani »vdori« narativnosti na eni strani izražajo potrebo po obvladanju fantomskih razsežnosti filma. Po drugi strani pa pogleda kamere na vlaku ni mogoče brezšivno spojiti s pogledom gledalca. Tega ne preprečuje le objektivna »nerazvitost« izraznih sredstev filma, ampak v prvi vrsti logika filma atrakcije, ki spodbuja refleksivno gledanje in zavest o tem, kakšen je sam ustroj fantomske vožnje.

Nostalgija po pogledu

V filmih fantomske vožnje so se križale silnice dveh filmskih logik, filma atrakcije in narativnega filma, silnice dveh pogledov, človeškega in strojnega, ter silnice dveh tehnologij modernosti, železnice in kinematografa. V vseh pogledih gre torej za filmsko obliko, ki je zgodovinsko specifična, usodno zvezana z vprašanji modernosti in po vseh kriterijih izumrla. Kaj označuje njena anahronistična »ponovitev« danes, v obliki prenosov fantomskih voženj vlakov, ki se odvijajo v okvirih »počasne televizije«?

Če so zgodnje fantomske vožnje ključna zvrst filma atrakcije, v katerem se spopadata želja po razkazovanju in po pripovedovanju, je današnja različica odrešena te napetosti. Predstavlja čisti tok gibanja in trajanja, brez prekinitev ali narativnih »tujkov«, ki bi ogrožali gibanje in dogajanje. Je puristična interpretacija železniškega filma atrakcije, obenem pa, v smislu bazinovskega »mita totalnega filma«, tudi njegova dovršitev, ki z visoko ločljivostjo slike in zvoka dopušča popolno potopitev v dogajanje. A če so zgodnji filmi vožnje gledalca vzburljali s hitrostjo, je prevladujoč učinek današnjih voženj precej drugačen – kontemplativen, pomirjujoč, celo uspavajoč. Ne zmotijo ga postanki na odmaknjenih postajah ali vdori človeških glasov. Izkušstvo gledalca je v marsičem nasprotno izkušstvu gledalca zgodnjega filma. Namesto atrakcij modernosti, vključno z njenimi nevarnostmi in dvoumnostmi, je prevladujoč občutek današnjih voženj (in »počasne televizije«) »vrnitev« k osredičenemu pogledu in pasivnemu uživanju pokrajine.

»Razširjena« percepcija železnice in filma, ki je izražala prilagoditev subjekta na eksplozijo prostora in časa v herojski dobi kapitalizma, je danes izkušstveni relikv. V času, ko je ekspanzija kapitala videti dovršena, in ko se čuti trudijo orientirati znotraj digitalnih tokov in omrežij, deluje pogled z vlaka kot nekaj paradoksalno organskega, celo naravnega.

Ob njem si težko zamislimo šok, ki ga je predstavljal za prve potnike – in prve gledalce filma. Oba konkurenčna »medija« modernosti, kinematograf in železnica, je torej doletela podobna usoda muzealizacije, nezgodovinskega fetišiziranja njune domnevne izkušstvene avtentičnosti in polnosti. Ta vtis ne bi mogel biti dlje od revolucionarnega statusa, ki sta ga vlak in film uživala na prehodu iz 19. v 20. stoletje. Spomnimo se, da so bile revolucije za Marxa nič manj kot »lokomotive svetovne zgodovine«, Benjamin pa je trdil ravno nasprotno, da so revolucije morda »poseg človeškega rodu, ki v tem vlaku potuje, po zasilni zavori« (2015: 277). Danes je takšna epohalna vloga železnice v svetovni zgodovini videti arhaična – če kaj, predstavlja jo vlaki samoumevno in neopazno delovanje logistike svetovnega trga.

Če so fantomske vožnje zgodnjega filma drvele proti prihodnosti, danes gledalca transportirajo v preteklost. So nostalgija po času, ko sta bili najhitrejši (in najbolj nevarni) tehnologiji običajnega življenja vlak in film. Instantna utopična razsežnost takšne vrnitve je brzokone očitna: izstopiti iz postmodernosti, jarma tekmovalnosti in proizvajanja vrednosti, degradacije izkušstva in čutov, da bi se namesto tega potopili v neko bogato, neprekinjeno, transformativno izkušstvo. Atrakcija današnjih fantomskih voženj – in počasne televizije na splošno – je tudi njen terapevtski učinek, ki je nadvse kompatibilen z banalno logiko ozaveščenosti in »čuječnosti«.

Nostalgija današnjih fantomskih voženj ima še dva ključna vidika. »Počasna« utopija današnje fantomske vožnje je v materialnem smislu tudi fantazija o pokrajini in geografiji 19. stoletja. Izraža romantiko »neposeljene« divjine in topografskih sivih lis. Ni odveč poudariti, da se današnje vožnje ponavadi odvijajo v deželah bogatega severa; njihova atrakcija je tudi v tem, da razkazujejo urejeno okolico ter delujočo prometno infrastrukturo – da v njih nastopajo vlaki, ki ne zamujajo. Prenosi voženj, ki bi nas popeljali preko opustošenih ozemelj globalnega juga, skozi kakšnega od slumov, so manj privlačna ideja, čeprav so ravno to območja, kjer je železnica še vedno bistveni člen v prometu ljudi in blaga.

Na drugi strani pa nas ti prenosi vračajo k tisti fantazmatiki voženj, ki je označevala sobivanje človeškega in nečloveškega. Subverzivna razsežnost fantomskega pogleda, ki je strašila gledalca zgodnjega filma, se v postmoderni različici spremeni v objekt nostalgije po viziji organskomehaničnega spoja, znotraj katerega bi se človek in stroj enakopravno dopolnjevala. V retrospektivi se ta vizija kaže kot naivna fikcija humanizma, saj danes stroj človeka skorajda ne potrebuje več. S pohodom strojnega vida se zmožnost videnja ločuje od človeškega subjekta, pri čemer jo nadomeščajo (kot so bile pred tem nadomeščene druge človeške zmožnosti) z

računalniškimi operacijami in algoritmi. Današnje fantomske vožnje tako evocirajo neuresničeno prihodnost, ki odgovarja na aktualno grozljivo avtonomnih strojnih podob – podobno, kot so v obdobju zgodnjega filma fantomske vožnje odgovarjale na »napadajoče prizore« strojev. Harun Farocki je takšne podobe, ki jih je prepoznal v »fantomskih« pogledih »pametnih bomb« nad Bagdadom med prvo zalivsko vojno, slovito poimenoval »operacionalne podobe«: podobe, ki ne služijo več reprezentaciji, temveč so integralni del neke operacije oziroma operacija sama (2004: 17). So »podobe«, ki jih stroji ustvarjajo za druge stroje, in potemtakem praviloma niso več vidne in berljive za človeškega subjekta. Samostojna »podoba« v tem režimu označuje kvečjemu podobo za človeka, natančneje sekundarno podobo, ki je narejena zgolj za počasne človeške oči.

Kaj preostane gledalcu, če samo videnje prvenstveno ni več namenjeno človeškemu subjektu? Farocki sugerira odgovor v svojem filmu **Wie man sieht** (1986), v katerem se ukvarja z avtomatizacijo človeškega dela in videnja. V komentarju filma razlaga, kako »s pomočjo računalnikov že nastajajo proizvodi, za katere ni potreben niti en sam kader. Slehera risba, upodobitev ali original so proizvedeni le takrat, ko si to zaželi klient. Samo še klient hoče videti podobo« (citirano v Pantenburg, 2015: 210–211). V dobi strojnega vida je gledalec postal »klient«, oziroma eden od odjemalcev »proizvodov«, ki so mu na voljo (na zahtevo) kot »tradicionalne« podobe.

Sledeč tej logiki operacionalizacije in komodifikacije podob lahko vidimo v današnjih prenosih fantomske vožnje neko ideološko nujnost tega, da podoba služi človeškemu gledanju. Ponujajo način gledanja, ki je v svojem zgodovinskem ustroju negacija »operacionalnih podob«, saj nudi uteho pogleda »neumnega« drona iz preddigitalne dobe. Predstavlja zatočišče za človeški pogled, gledišče, ki jamči integriteto in človeškost reprezentacije kot take. Vendar pa se v paradoksalnem obratu artikulira skozi dispozitiv, ki je nastajal ravno kot atrakcija potujitve. Dejansko subverzivni, »fantomski« potencial filma, ki gledalcu omogoča refleksijo lastnega položaja in reprezentacije sveta, tako ni vezan na neko splošno filmsko formo ali logiko – ni preprosto ponovljiv, temveč se mora artikulirati vsakič znova in na zgodovinsko drugačen način. **E**

Literatura:

- Belloï, L. (2001): *Le regard retourné. Aspects du cinéma des premiers temps*. Québec/Pariz: Nota Bene/Méridiens Klincksieck.
- Benjamin, W. (2015): »Zapisi o pojmu zgodovine«. *Phainomena*, št. 94/95: 277–286; prev. Aleš Košar.
- Blümlinger, C. (2006): »Lumière, the Train and the Avant-Garde«. V *The Cinema of Attractions Reloaded*, ur. Wanda Strauven, 245–264. Amsterdam: AUP.
- Burch, N. (1990): *Life to Those Shadows*. Berkeley: UCP.
- Farocki, H. (1986): »Wie man sieht«. *Die Republik*, št. 76–78, 1986: 33–106.
- Farocki, H. (2004): »Phantom Images«. *Public* 29, 2004: 12–22.
- Gunning, T. (1990): »Cinema of Attractions, Early Film, its Spectator and the Avant-Garde«. V *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*, ur. T. Elsaesser in A. Barker, 56–62. London: BFI.
- Gunning, T. (2010): »Landscape and the Fantasy of Moving Pictures: Early Cinema's Phantom Rides«. V *Cinema and Landscape*, ur. G. Harper in J. Rayner, 31–70. Chicago: UCP.
- Keiller, P. (2013): *The View From the Train: Cities And Other Landscapes*. London: Verso.
- Loiperdinger, M. (2004): »Lumière's "Arrival of the Train": Cinema's Founding Myth«. *The Moving Image: The Journal of the Association of Moving Image Archivists*, št. 1, pomlad 2004: 89–118.
- Morin, E. (2015): *Kino ali imaginarni človek: esej iz sociološke antropologije*. Ljubljana: Slovenska kinoteka.
- Pantenburg, F. (2015): *Farocki/Godard: Film as Theory*. Amsterdam: AUP.
- Schivelbusch, W. (1979): *Railway Journey: Trains and Travel in the 19th Century*. New York: Urizen.
- Verhoef, N. (2012): »Reflexivity and Deixis«. V *A Companion to Early Cinema*, ur. André Gaudreault et. al., 568–586. Chichester: Wiley-Blackwell.

¹ Glej Loiperdinger, 2004.

² Glej tudi Casetti, 2013: 62–66.

³ Fantazmatiko zgodnjih filmskih voženj vlaka in raztelesenega gibanja so nato s pridom izkoriščale filmske avantgarde: Eureka (1974) Ernieja Gehra, številna dela Kena Jacobsa, Dal Polo all'Equatore (1987) Yervanta Gianikiana in Angele Ricci Lucchi, The Death Train (1993) Billa Morrisona ...

⁴ Poleg lokomotiv, ladij in letal, ki so se s platen zaganjali proti občinstvu, je paradigmatični primer takšnih »podob-projektivov«, kot jim tudi pravi Belloï, tisti sloviti bandit, ki se na koncu filma *The Great Train Robbery* (1903) Edwina S. Porterja obrne proti gledalcu in vanj izprazni svoj revolver.

⁵ Da bi bila mera polna, je distributer filma prikazovalcem predlagal, naj prizor poljuba poljubno kombinirajo z drugimi filmi fantomske vožnje, ki vključujejo posnetek tunela. Narativni element filma je tako pridobil status osrednje atrakcije, fantomske vožnje pa so bile medsebojno izmenljive in neobvezne.

⁶ Programi počasne televizije, vključno z vožnjami vlakov, sicer vsebujejo naracijo – komentarje, izjave, arhivske vložke, ki kontekstualizirajo vsebino prenosa. Vendar ostaja ta v ozadju in se ji je mogoče pogosto izogniti; to dopuščajo bodisi opcije prenosa bodisi dejstvo, da jih zaradi dolžine in neobveznega gledanja prezremo. Primarni učinek prenosov je čista, »nemediirana« udeleženosť pogleda v gibanju in trajanju.