

Weltnetzwerke – Weltspiele

Das Autorenkollektiv »Passepartout« hat sich mehrere Jahre mit Weltnetzwerken und Weltspielen befasst. Verantwortlich für die Publikation von Buch & Spiel sind vor allem JÖRG DÜNNE, Professor für romanistische Literaturwissenschaft an der Universität Erfurt, KIRSTEN KRAMER, Professorin für Vergleichende Literaturwissenschaft/Romanistik an der Universität Bielefeld, und STEFFEN BOGEN, Dozent für Kunstgeschichte an der Universität Konstanz und Spieleautor.

»Passepartout« (Hg.)

Weltnetzwerke – Weltspiele

Jules Verne

In 80 Tagen um die Welt

Konstanz University Press

Gefördert mit Mitteln des im Rahmen der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder eingerichteten Exzellenzclusters der Universität Konstanz *Kulturelle Grundlagen von Integration*.

Umschlagabbildung:

Hermann Berghaus, *Chart of the World on Mercators Projection*, 6. Auflage, Gotha: Justus Perthes, 1871/72. © Forschungsbibliothek Gotha/Sammlung Perthes, 2012.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlorfrei gebleichtem und alterungsbeständigem Papier.

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten. Dies betrifft auch die Vervielfältigung und Übertragung einzelner Textabschnitte, Zeichnungen oder Bilder durch alle Verfahren wie Speicherung und Übertragung auf Papier, Transparente, Filme, Bänder, Platten und andere Medien, soweit es nicht §§ 53 und 54 UrhG ausdrücklich gestatten.

© 2013 Konstanz University Press, Konstanz
(Konstanz University Press ist ein Imprint der
Wilhelm Fink GmbH & Co. Verlags-KG,
Jühenplatz 1, D-33098 Paderborn)

www.fink.de | www.k-up.de

Einbandgestaltung: Eddy Decembrino, Konstanz
Printed in Germany.
Herstellung: Ferdinand Schöningh GmbH & Co. KG, Paderborn

ISBN 978-3-86253-033-5

Für Caroline Pross (1971–2011)

Inhalt

Vorwort	11
I. Einleitung zum Buch. Weltnetzwerke – Weltspiele – Welterzählungen (Jörg Dünne und Kirsten Kramer)	15
II. Einleitung zum Spiel. Vom Spiel zum Buch und über das Diagramm mit Zeitachse wieder zurück (Steffen Bogen)	23

1. Der Reform Club (Ulrike Lindner)	31
2. Der Grundriss des Reform Club	35
3. Die Wette. »Une chose aussi sérieuse qu'un pari« (Frauke Bode und Matei Chihai)	37
4. In drei Monaten um die Welt. Ein Reiseplan	42
5. Der <i>Bradshaw</i> . Ein Kursbuch als Vademecum des Weltverkehrs (Markus Krajewski)	44
6. Ein Graph führt um die Welt. Weltnetzwerke im <i>Bradshaw</i>	49
7. Zeitung (Roman Lach)	51
8. Zum Frontispiz von <i>In 80 Tagen um die Welt</i>	54
9. Pässe, Papiere, Konsulate. Medien und Orte der Identifikation (Valeska Huber)	57
10. Telegraphie und Nachrichtenübermittlung (Volker Barth)	61
11. In 70 Tagen um die Welt. Testlauf für den internationalen Postverkehr	64
12. Vom Schweben des Ballons (Julia Anslík und Victor Andrés Ferretti)	66
13. Filmbilder (I). Im Ballon	69
14. Inspektor Fix (Arndt Niebisch)	70
15. Unter Dampf (I). Die <i>SS Mongolia</i>	74
16. Thugs. Die ›Würger‹ (Bernd-Stefan Grewe)	75
17. Thugs in der Darstellung eines indischen Malers	79
18. Elefant (Roman Lach)	80
19. »Saving a (not so) brown woman from brown men«. Das verhinderte Witwenopfer Aoudas (Anne Brüske)	83
20. Sati. Das Witwenopfer (I)	88
21. Die Fahrt von Bombay nach Kalkutta. Narrative Störfälle der Bewegung (Sabine Friedrich)	90
22. Sati. Das Witwenopfer (II)	95
23. Tourismus durch Präteritio (Frank Lestringant)	100
24. Die eigentliche Arbeit. Passepartout und Fogg als Handlungsreisende (Markus Krajewski)	105

25. In zwanzig Schritten um die Welt. William Rowan Hamiltons <i>The Traveller's Dodecahedron</i>	110
26. Energie. Eine Welt thermodynamischer Maschinen (Hermann Doetsch)	113
27. »A mere question of money, time, and steam«. Thomas Cooks <i>Descriptive of a Tour Round the World</i> (1873)	118
28. In 90 Minuten um die Welt (Sven Pötting)	121
29. Filmbilder (II). Fogg als zwielichtige Gestalt	125
30. Blinde Flecken. Geschlechterdifferenzen im Weltverkehr (Caroline Pross)	126
31. Unter Dampf (II). Die <i>SS Rangoon</i>	131
32. Der Globus und das Klobige. Uranologie und Meteorologie (Robert Stockhammer)	132
33. Loxodromen der »Außergewöhnlichen Reisen« (Michel Serres)	135
34. Die Zerstretheit des Geographen. Jules Vernes andere Reise um die Welt (Wolfgang Struck)	141
35. In 4 Jahren und 93 Tagen um die Welt. Eine Flaschenpost.	146
36. Nemos Nomos (Bernhard Siegert)	149
37. Außergewöhnliche Reisen. Ins Innere der Erde (Hanjo Berressem)	154
38. »...in etwas grossartigerer Weise Geographie zu treiben«. Aus <i>Petermanns Geographischen Mitteilungen</i> (I)	160
39. Opium. Romantik, Rausch und technische Globalisierung (Hanno Ehrlicher)	162
40. »...in etwas grossartigerer Weise Geographie zu treiben«. Aus <i>Petermanns Geographischen Mitteilungen</i> (II)	165
41. Jules Verne und Shanghai. Spiegelungen einer Weltmetropole im Aufstieg (Thoralf Klein)	167
42. Unter Dampf (III). Die <i>SS Carnatic</i>	171
43. Yokohama (Lars Schladitz)	172
44. Photographien aus dem Album <i>Views & Costumes of Japan by</i> <i>Stillfried & Anderson, Yokohama</i> (1877)	176
45. Kreisläufe (Hermann Doetsch)	178
46. Warum Phileas Fogg keine Karten braucht. Zu Hermann Berghaus' <i>Chart of the World on Mercators Projection</i> (1871/2) (Steffen Siegel und Petra Weigel)	184
47. Das Britische Empire (Ulrike Lindner)	190
48. Ungenauigkeit (Tiphaine Samoyault)	194
49. Weltzeit und Datumsgrenze (Robert Stockhammer)	196
50. Die Meridiane und der Kalender (Jules Verne)	200
51. Reise um den Tag in 80 Welten (Kirsten Kramer und Kirsten Mahlke) .	205
52. Das Haus auf Rädern.	210
53. Die Autonauten der Kosmobahn (Kirsten Kramer und Kirsten Mahlke)	212

54. Die verzeitlichte Welterfassung und Löcher im Netz. Phileas Fogg und die <i>Latinité</i> (Sebastian Dorsch)	215
55. Reisen und Taten des scharfsinnigen Gentleman Mr. Fogg aus London. Phileas Fogg und Don Quijote (Miriam Lay Brander)	219
56. Jules Verne und Hegel (Peter Sloterdijk)	223
57. In 80 Tagen um Berlin (Sven Pötting)	226
58. <i>In 80 Tagen um die Welt</i> auf der Bühne (Volker Dehs)	230
59. Zur Theateraufführung von <i>In 80 Tagen um die Welt</i>	234
60. Seereisen unter Dampf und Segel zwischen 1862 und 1872 (Bernhard Siegert)	235
61. San Francisco. Das Ende der Frontier (Hanjo Berressem)	239
62. San Francisco im Panoramabild	244
63. Die Fluten von San Francisco (Moritz Gleich)	246
64. George Francis Train. Ein Egozentriker als der wahre Phileas Fogg?	250
65. Bewegte Beobachter (Kirsten Kramer)	253
66. »Westward the Star of Empire takes its Way«. William Perry Foggs <i>Round the World. Letters from Japan, China, India, and Egypt</i> (1872)	259
67. Whist im Waggon (Maria Imhof)	265
68. Einige Anmerkungen zum Whistspiel	269
69. Omnibus auf gekrümmter Trasse. Die amerikanische Eisenbahn (Wolfram Nitsch)	271
70. Mechanisierung im Pullman-Stil. Eisenbahn und Patentmöbel	278
71. Der Kannibalen-Zug (Frank Lestringant)	280
72. Spiel (Michel Serres)	285
73. Verschleppt! Die Entführung Passepartouts als <i>captivity narrative</i> (Sebastian Haak)	294
74. Spielplan und Karte im <i>Testament eines Exzentrikers</i>	298
75. Ekstatische Konnektivität. Auf dem Segelschlitten (Jörg Dünne)	300
76. À toute vapeur / prodigieusement voilé. Die Selbstverzehrung der <i>Henrietta</i> (Ulrike Sprenger)	305
77. Unter Dampf und Segel	311
78. Gaslampen im Kopf. Die Explosion der <i>Henrietta</i> in der Theaterfassung von <i>In 80 Tagen um die Welt</i> (Jörg Dünne)	313
79. Zum Untergang der <i>Henrietta</i> auf der Bühne	317
80. Welt als Spiel. Syntaktik – Pragmatik – Semantik (Andreas Mahler)	319
81. Jean Crepys Spiel <i>Le voyage du Monde</i> (1718)	324

Abbildungs- und Textnachweise	327
Gesamtbibliographie	331

Vorwort

Ungewöhnliche Projekte erfordern ungewöhnliche Akteure: Wohl zum ersten Mal überhaupt erscheint unter dem Titel *Weltnetzwerke – Weltspiele* eine Kombination von wissenschaftlicher Buchpublikation und Brettspiel. Was liegt näher als diese Kombination in die editorische Verantwortung eines Akteurs zu stellen, der mit seinem Eigennamen auf die listige Durchsetzungskraft einer der erstaunlichsten Dienerfiguren der Literaturgeschichte rekurriert und der auch in den anderen, nicht auf menschliche Akteure bezogenen Bedeutungen des Ausdrucks durchaus im Sinn des Projekts ist? Ein »Passepartout« schafft einen Zwischen- oder Spielraum zwischen einem Bild und seinem Rahmen, ohne dabei unnötige Aufmerksamkeit auf sich selbst zu lenken; als Generalschlüssel erlaubt er den Zugang zu einem Gesamtkomplex, der normalerweise nur selektiv zugänglich ist; und in der Zentralschweiz gibt es tatsächlich einen Verkehrsverbund, der diesen Namen trägt und bei dessen Nutzung man Bahn-, Bus- und sogar Schifffahrten miteinander kombinieren kann.

Der vom Kollektiv Passepartout präsentierte Titel der Weltnetzwerke und Weltspiele hat sich um 2008 als neuer Themenschwerpunkt der seit 2002 als informelles literatur-, kultur- und medienwissenschaftliches Netzwerk bestehenden »AG Raum – Körper – Medium« herausgebildet. Am Anfang standen die Idee, nach der spezifischen Bedeutung literarischer Texte für die Globalisierung in der Moderne zu fragen, ein Ausgangstext, an dem sich diese Fragen möglicherweise diskutieren ließen, eben Jules Vernes Roman aus dem Jahr 1872, und bald schon der Wunsch, die Ergebnisse der Diskussionen, an denen sich im Laufe der Jahre immer mehr Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Disziplinen beteiligt haben, in ungewöhnlicher Form zu präsentieren – eine Form, die das der Fiktion zu Grunde liegende spielerische Moment aufgreift und als Heuristik für detaillierte wissenschaftliche Verne-Lektüren nutzt.

Wichtige Anregungen auf diesem Weg waren ähnlich spielerische jüngere Publikationen wie die *Minutentexte* zu Charles Laughtons Film *Night of the Hunter*, herausgegeben von Michael Baute und Volker Pantenburg, das Weimarer *Moby-Dick*-Projekt, ein Kapitel-Kommentar zu Melvilles Roman, der auf Initiative von Markus Krajewski, Harun Maye und Bernhard Siegert seit 2012 in der *Neuen Rundschau* publiziert wird, sowie in Frankreich Tiphaine Samouyaalts Buch *La montre cassée* mit sechzig Einzeltexten rund um die Minuten einer Uhr – aus der zuletzt genannten Studie ist ein übersetzter Text zu Jules Verne in diesem Band vertreten, wie sich überhaupt einige Mitspieler aus all diesen Projekten auch an unserem Vorhaben beteiligt haben. Entscheidend für die endgültige Gestalt der Publikation war, dass sich neben Jörg Dünne und Kirsten Kramer, die in Zusammenarbeit mit Andreas Mahler, Robert Stockhammer und einigen Anderen die

Veröffentlichung in Angriff genommen haben, im Sommer 2011 am Ufer des Bodensees Steffen Bogen als Spieleentwickler für die Idee eines Verne-Spiels begeistern ließ.

Das les- und spielbare Ergebnis dieser Vorbereitungen sind nunmehr genau 80 (+1) Texte zu jedem Tag der Weltreise der Reisegruppe um Vernes englischen Gentleman sowie ein unabhängig davon spielbares, aber ebenfalls auf den Grundgedanken der Engführung von Weltspielen und Weltnetzwerken bezogenes Brettspiel namens *Phileas Fogg & Co.*, das die Reise um die Welt noch einmal auf ganz andere Weise und in verschiedenen Rollen erfahrbar macht. Gut die Hälfte der Texte des Buches wurde bereits vom 2. Oktober bis 21. Dezember 2012 und somit genau 140 Jahre nach Phileas Fogs fiktiver Reise im Internet auf der Projektseite www.weltnetzwerke.de präsentiert; in der Printversion finden sich neben diesen Originalbeiträgen zu den einzelnen Stationen, Akteuren, Milieus und Intertexten der Reise auch historische Zusatzdokumente sowie Wiederabdrucke einiger bekannter, aber z.T. bisher nicht ins Deutsche übersetzter Verne-Lektüren, die wichtige Impulse für die Arbeit der Gruppe gegeben haben. Zwei Einleitungen zu Buch und Spiel geben näheren Aufschluss über die inhaltlichen Grundlagen des Projekts.

Ein Teil der Beiträge ist mit einem ›Geindex‹ versehen, d.h. einem Verweis auf die geographische Station der Reise von Phileas Fogg sowie auf das entsprechende Kapitel des Romans; außerdem machen zahlreiche, mit einer Zeighand (☞) markierte Querverweise zwischen den einzelnen Beiträgen die vielfältigen Beziehungen zwischen den Etappen der Reise deutlich. Die Quellen von Wiederabdrucken sowie der verwendeten Abbildungen werden in einem Verzeichnis am Ende des Bandes aufgeführt.

Alle französischen Titel und Zitate sowie generell längere fremdsprachige Texte wurden der besseren Lesbarkeit halber ins Deutsche übersetzt, kürzere englische Texte oder Zitate sind dagegen in der Originalsprache verblieben. Sofern der bibliographische Verweis eines übersetzten Zitats auf eine französische Ausgabe erfolgt, wurde das Zitat von den Herausgebern ins Deutsche übersetzt, andernfalls wird auf die verwendete deutsche Ausgabe verwiesen. Ebenfalls im Sinn der besseren Lesbarkeit verzichtet das gesamte Buch auf Fußnoten, bibliographische Angaben in Klammern beziehen sich auf die Gesamtbibliographie am Schluss des Buches. Titel von Jules Vernes Romanen, die zu Beginn der Bibliographie in chronologischer Reihenfolge aufgeführt sind, werden mit Siglen erfasst (›ATW« steht dabei für die Übersetzung von *In 80 Tagen um die Welt*, zitiert nach der 2008 bei dtv erschienenen Übersetzung von Sabine Hübner).

Die Logistik eines Gesamtprojekts, das seinerseits beachtlicher Netzwerke bedarf, um schließlich in Buch- und Spielform erscheinen zu können, hat selbst einen zähen Burschen wie Passepartout manchmal an die Grenzen seiner Handlungsfähigkeit gebracht – umso mehr möchte er sich bei all den Personen und Institutionen bedanken, die sich auf das Projekt eingelassen haben und es sowohl persönlich als auch materiell in vielfältiger Weise unterstützt haben: Herzlichst

gedankt sei hier neben all den Kolleginnen und Kollegen, die an den vorbereitenden Veranstaltungen teilgenommen oder anderweitig mitdiskutiert haben, den Organisatorinnen und Organisatoren sowie Helferinnen und Helfern der Arbeitstagungen in Gotha, Heidelberg, Konstanz, Kiel und München von 2008 bis 2012; als Hilfskräften Laura Sulzbacher, Wiebke Heyens, Cindy Schmidt und Albert Ibáñez Sampol; allen ›Materialsammlern‹ und Helfern bei der Klärung von Rechten, insbesondere Volker Dehs; dem Exzellenzcluster »Kulturelle Grundlagen von Integration« in Konstanz für die Finanzierung eines wichtigen Arbeitstreffens sowie für die großzügige finanzielle Unterstützung der Drucklegung des Bandes; *last but not least* dem Ravensburger Verlag, bei dem das Spiel, umsichtig betreut von Sonja Gaiser, produziert wurde, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Konstanz University Press, insbesondere Eddy Decembrino, Bernd Stiegler und Alexander Schmitz, die keine Mühen gescheut haben, etwas eigentlich Unmögliches möglich zu machen und für uns ein Buch und ein Spiel in eine gemeinsame Schachtel zu packen.

Viel Spaß beim Lesen und Spielen!

Passepartout, im Januar 2013

I. Einleitung zum Buch. Weltnetzwerke – Weltspiele – Welterzählungen

JÖRG DÜNNE UND KIRSTEN KRAMER

Jules Vernes *In 80 Tagen um die Welt* (*Le tour du monde en quatre-vingts jours*) markiert möglicherweise mit seinem Erscheinungsdatum 1872 einen besonderen historischen Moment in der Geschichte der Reisen um die Welt, einen Moment zwischen der Faszination ihrer Machbarkeit und ihrer Normalisierung. Es ist der Moment, in dem das, was inzwischen Normalität geworden scheint, zum ersten Mal nicht nur Seeleuten, Missionaren und Wissenschaftlern zugänglich ist, sondern ›normalen‹ Dampfschiff- und Eisenbahnpassagieren, Touristen, Kolonialbeamten, Soldaten – oder Spielern. Denn genau in dem Moment, als der moderne Weltverkehr mit seinen Netzwerkstrukturen entsteht, entsteht auch ein spielerisches Interesse daran, die Möglichkeiten und Grenzen dieses Netzwerks auszuprobieren. Dieses gemeinsame Interesse an Weltnetzwerken und Weltspielen ist es, das eine fiktionale Erzählung wie Vernes *In 80 Tagen um die Welt* auf den Plan ruft, um auf die Möglichkeiten und Grenzen des Spielens mit der Erde zu reflektieren.

Die folgenden Überlegungen haben das Ziel, die Verknüpfung von Weltnetzwerken, Weltspielen und Welterzählungen, auf der Vernes Roman beruht, in drei Schritten näher zu behandeln.

Weltnetzwerke

Von einem gegebenen Ort zu einem anderen kann man in sehr unterschiedlicher Weise kommen – diese Unterschiede betreffen nicht nur die Wahl der Transportmittel, sondern damit verbunden auch die Art, wie im Rahmen eines *parcours*, einer Wegstrecke, Ausgangspunkt und Ziel eines Weges miteinander verbunden sind.

Nach Michel de Certeau (1990, v.a. 175–180) ist die Zurücklegung einer Wegstrecke bekanntlich von dem kartengleichen Überblick über einen Gesamttraum zu unterscheiden – die situativ gesteuerte Bewegung steht der ortsfesten Raumkontrolle gegenüber. Doch eine Weltumrundung ist nicht irgendein *parcours*, sondern einer, der sich zu einem Kreis schließt und der deshalb von vornherein einer bestimmten Planung bedarf. Der Anthropologe Tim Ingold (2007, 72–84) hat eine Differenzierung vorgeschlagen, dank derer sich der *parcours* als Spur vom *parcours* als Konnektor unterscheiden lässt. Ein *parcours* als Spur beruht auf der ›inkorporierten‹ Kenntnis eines Weges und kann unabhängig von der Kontrolle über den Gesamttraum vorgestellt werden, auf den er bezogen ist und in dem mögliche Ziele

genau adressiert werden können. Dagegen findet ein *parcours* als Konnektor auf einer festen, vorgegebenen Verbindungslinie von einem Ausgangs- zu einem Zielpunkt statt. Der *parcours* des Fußgängers nach Certeau unterscheidet sich damit grundlegend von dem *parcours* des Nutzers von – insbesondere technischen – Verkehrsmitteln; Letzterer ist in seiner Bewegung immer schon implizit auf ein Netzwerk bezogen, das im Fall einer Weltumrundung sogar die ganze Erde umspannt.

Der Terminus ›Konnektor‹ zur Beschreibung des Wegs zwischen zwei Knotenpunkten stammt aus der allgemeinen Netzwerktheorie (vgl. dazu im Überblick Böhme 2004). Netzwerke bestehen aus zwei Bausteinen, nämlich aus ›Knoten‹ und ›Kanten‹ oder Verbindungslinien, und zeichnen sich aufgrund ihrer multiplen Verbindungs- und Anschlussmöglichkeiten durch die Eigenschaft einer hohen ›Konnektivität‹ oder Verbindungsdichte aus. Netzwerke streben danach, eine möglichst störungsfreie Architektur nach bestimmten Verknüpfungsregeln sicherzustellen, die alles, was nicht entweder Knoten oder Verbindungslinie ist, ignoriert: Das ›Dazwischen‹ der Maschen eines Netzwerks tritt in diesem höchstens als Störung auf. Das bedeutet jedoch nicht, dass die ›Löcher‹ oder ›Leerstellen‹ zwischen den Netzen generell irrelevant wären, selbst wenn topologische Netzwerktheorien zu dieser Annahme tendieren, indem sie die Frage nach den kulturellen Bedingungen der Entstehung von Netzwerken ausblenden. Eine kulturanthropologische Sicht auf Netzwerke macht dagegen deutlich, dass der für Netzwerke konstitutive Ausschluss all dessen, was die Grundstruktur von Knotenpunkt und Verbindungslinie behindert, Produkt von Kulturtechniken ist, die sich verstärkt um 1800 herum entwickeln (vgl. dazu Gießmann 2006) und mittels derer Netzwerke mit dem territorialen Raum, in dem sie sich ausbreiten, interagieren, anstatt sich davon abzulösen. Nach Erhard Schüttpelz (2010) sind Netzwerke in erster Linie Kulturtechniken des Beutemachens, die aus pragmatischen Gründen auf Bemächtigung, Herrschaft und Abschließung gegen Kontingenzen genau der Umwelt abzielen, die sie in bestimmter Hinsicht kontrollieren wollen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass man dem physischen Raum eine allen Netzwerken vorgängige determinierende Macht über ihre Entstehung einräumen müsste – vielmehr konstituiert sich erst durch die doppelte Artikulation von netzwerkimmanenter Schließung und dem gleichzeitigen Verweis auf ein durch Netzwerke operationalisiertes ›Dazwischen‹ das, was man die terrestrische Globalisierung nennt und die als historisch bedeutsamstes und folgenreichstes Paradigma der Welterzeugung bzw. der Weltvernetzung überhaupt angesehen werden kann. Ihren Höhepunkt erfährt die terrestrische Globalisierung im Imperialismus des 19. Jahrhunderts, der Verkehrsnetzwerke und koloniale politische Kontrolle vor allem im *British Empire* aneinander koppelt (vgl. Osterhammel/Petersson 2012 sowie Sloterdijk 1999).

Jedoch steht die globale verkehrs- und informationstechnische Netzwerkbildung nicht einfach nur im Dienst politischer Interessen, sondern gewinnt als ›Weltverkehr‹ zunehmend eine Eigendynamik bei der Herstellung oder zumindest

der Projektierung von erdumfassender Konnektivität (vgl. Krajewski 2006). Die Verbindungen der Transport- und Kommunikationstechniken der Eisenbahn, der Dampfschiffahrt und der Telegraphie erschließen gegenüber den zuvor noch viel stärker den Kontingenzen der meteorologischen Umstände ausgesetzten Transport- und Informationswegen zumindest im Prinzip eine mehr oder weniger genau steuerbare Anschlusslogik.

Zudem führt der moderne Weltverkehr unter den Bedingungen terrestrischer Globalität in paradigmatischer Form jene Paradoxie vor Augen, die allen Netzwerken in Bezug auf ihr jeweiliges ›Außen‹ zugrunde liegt. Einerseits garantiert die skizzierte Anschluss-Logik zumindest potenziell die grenzenlose Erschließbarkeit und vollständige Adressierbarkeit der Erde in ihrer Gesamtheit und initiiert gerade darin einen globalen Weltbezug, für den es jenseits der Maschen und Verbindungslinien des Weltnetzwerks keine georäumliche Außendimension mehr gibt (vgl. hierzu auch Serres 1990, 69–73). Andererseits generiert jedes Netzwerk im beschriebenen Sinne Zonen des ›Dazwischen‹, die nicht nur der eigenen Selbstabgrenzung dienen, sondern zugleich Räume der Reflexion und (Selbst-)Beobachtung eröffnen, die zur Konkretisierung ihrer kulturpragmatischen Funktionalität beitragen können (vgl. Böhme 2004).

Diese Reflexivität sowie dieser Wechsel von Abschließung und Öffnung sind es, die die Reise des Phileas Fogg um die Erde nicht nur als *parcours* im Rahmen eines konnektiven Weltnetzwerks, sondern auch als Weltspiel vorstellbar machen.

Weltspiele

Ein expliziter Zusammenschluss von Weltnetzwerk und Weltspiel wird von Jules Verne selbst erst in seinem späten Roman *Das Testament eines Exzentrikers* (*Le testament d'un excentrique*, 1899) hergestellt, bei dem der zurückgelegte *parcours* auf der Struktur eines Gänsespiels (*jeu de l'oie*) beruht, dessen einzelne Felder den Staaten von Nordamerika entsprechen (☞ 74). *In nuce* ist diese Spielidee indes bereits durch *In 80 Tagen um die Welt* vorgeprägt: Die im Roman erzählte Weltreise der Figuren lässt sich als prototypische Ausprägung einer Serie unterschiedlicher Spielformen lesen, die sich in den übergreifenden Spielplan eines weltumspannenden Brettspiels (*jeu de parcours*) einfügen, der sich seinerseits der Form des *jeu de l'oie* annähert (vgl. hierzu Serres 1974b, 241–250, ☞ 72).

Im Hinblick auf das Verhältnis von konnektivem Weltnetzwerk und Weltspiel präsentiert sich *In 80 Tagen um die Welt* als eine Serie von konkreten Spielformen. Die für Netzwerke konstitutive Paradoxie des ›Außen‹, das einerseits aus der topologischen Struktur der Netze ausgeschlossen werden soll, andererseits aber die Basis für deren Umweltrelationalität bildet, ist dabei auch auf der Ebene des Spiels zu beobachten (vgl. dazu aus kulturanthropologischer Perspektive Huizinga 2006, 9–37). Betrachtet man die erzählte Weltreise von Phileas Fogg und seiner Reise-

gruppe als raumgebundenes *jeu de parcours* (U&U 80), so setzt sich dieses genau genommen aus zwei grundlegenden Spielen zusammen: zum einen der Wette, die den Rahmen für das weitere Spielgeschehen bildet, und zum anderen der Reise, der geographischen Bewegung im Raum selbst, die sich auf der terrestrischen Spielfläche (der Erde) vollzieht. Folgt man der bekannten Spieltypologie von Roger Caillois (Caillois 1982), handelt es sich bei der Wette wohl um den Typus des *agôn* (des Kampfspiels), wohingegen die Reise ein Zufalls- oder Glücksspiel (*alea*) darstellt. Die enge Verbindung beider Spielformen gibt zu erkennen, dass sich das Weltspiel als komplexe Spielkombinatorik realisiert, die gerade in der Verknüpfung der Spieltypen auf die verkehrstechnisch bedingte Aleatorik terrestrischer Globalität bezogen ist. Die eigentliche funktionale Komplexität des Weltspiels ergibt sich indes nicht primär aus der strukturellen Verflechtung, sondern aus der kontrastiven Gegenüberstellung beider Spielformen.

Ähnlich wie Netzwerke lassen sich auch Spiele aus informationstheoretischer und kybernetischer Sicht beschreiben und nach ›geschlossenem‹ oder ›offenem‹ Typ unterscheiden (vgl. Flusser 2000). Die Wette entspricht dabei dem ›geschlossenen‹ Modell, insofern sie über eine streng begrenzte Anzahl an Regeln und Elementen verfügt, die nicht ergänzt oder erweitert werden können, ohne dass sich zugleich eine Änderung der topologischen Gesamtstruktur des Spiels ergibt – die Regeln sind gleichermaßen bekannt, klar definiert und unveränderbar, sie beziehen sich auf die geographische Bewegung im Raum gemäß der festgelegten Zeitvorgabe, die die Umrundung der Welt in 80 Tagen vorsieht.

Im Gegenzug erweist sich der Spieltyp der Reise als weitaus komplexer: Die eigentliche funktionelle und strukturelle Komplexität des Spiels offenbart sich vor allem in der grundlegenden Ambivalenz des geographischen *jeu de parcours* hinsichtlich der ›Offenheit‹ bzw. ›Geschlossenheit‹ seiner Struktur. Einerseits stellt zwar auch die Weltreise den Prototyp eines geschlossenen Spiels im Sinne einer linearen zielgerichteten Bewegung im Raum dar, der ein zirkulärer Charakter eignet, insofern der Anfangspunkt in Greenwich/London identisch mit dem Endpunkt ist und keinerlei Modifikation dieses übergreifenden topographischen *parcours* möglich ist, die nicht zugleich eine grundlegende Strukturänderung nach sich ziehen würde (vgl. Butcher 2009).

Andererseits finden zahlreiche Durchbrechungen des vorgezeichneten *parcours* statt, die das Spiel als ein konnektives Weltspiel ausweisen, das – in Analogie zum Weltnetzwerk selbst – gleichermaßen durch die Geschlossenheit wie auch durch die punktuelle Offenheit seiner Struktur gekennzeichnet ist und beständigen Erweiterungen der Elemente unterliegt. So sind ungeachtet der ostentativen Betonung des regelhaften Fahrplans (*Bradshaw's Continental Steam Transit and General Guide*) häufige temporäre Kursänderungen oder Anpassungen erforderlich, damit die Grundregel des Spiels überhaupt eingehalten werden kann. Das Gelingen des topographischen *parcours* hängt dabei maßgeblich von der Funktionsweise der Verkehrsmittel und Fortbewegungstechniken wie Schiff – Eisenbahn – Elefant –

Schlitten ab. Im Netzwerk des modernen Weltverkehrs sind auch jene Knotenpunkte interessant, an denen Brüche, Risse, Reibungen oder Störungen der allumfassenden und lückenlosen Konnektivität der Anschlüsse sichtbar werden. So entstehen je neue Ad-hoc-Konstellationen, in denen sich vielfach eine technisch oder kulturell bedingte Entschleunigung der Fortbewegung dokumentiert (wie dies am Abbrechen der Bahnstrecke oder in der Opiumhöhle deutlich wird; vgl. ATW, Kap. 11/19). Es findet die punktuelle Transformation in ein ›offenes Spiel‹ statt, insofern die Aleatorik des Weltverkehrs die Einsinnigkeit und Linearität der Raumbewegung des Gesamt-*parcours* punktuell suspendiert und vielfältige netzartige Richtungsmodifikationen induziert.

Die Funktion der erzählten Spiele scheint in Bezug auf Weltnetzwerke folglich vor allem darin zu bestehen, die Vielfalt der systeminhärenten Möglichkeiten technischer, kultureller und epistemischer Netze auszuloten, um in der Adaptation ihrer topologischen Grundstrukturen zugleich die ihnen zugrunde liegenden topographischen Dimensionen, die kulturellen, sozialen und epistemischen Grundbedingungen des modernen Weltverkehrs sichtbar zu machen. In dieser Koppelung von Topologie und Topographie dokumentiert sich der enge Zusammenhang zwischen dem erzählten Weltspiel und der Welterzählung, deren Konstitutionsbedingungen und Artikulationsformen nun abschließend zu betrachten sind.

Welterzählungen

Die Faszination des Textes beruht nicht allein auf der nachträglichen Rekonstruktion der skizzierten konnektiven Vernetzungsprozesse, sondern lässt sich maßgeblich auf das imaginative Ausagieren bzw. die narrative Umsetzung eben jener Strukturen der Selbstabschließung und Selbstöffnung von Netzwerken zurückführen, die im 19. Jahrhundert eine zunehmend phantasmatische Dimension erlangt.

Michel Serres (1968, 207–213, 33) hat darauf hingewiesen, dass das Reisen bei Jules Verne neben der geographischen Wegstrecke, die die Reisenden auf der Erdoberfläche zurücklegen, auch zwei weitere Dimensionen hat, die bestimmte Formen einer imaginativen Schließung und Öffnung nahelegen, nämlich eine ›wissenschaftliche/enzyklopädische‹ und eine ›spirituelle/mythische‹ Dimension, wobei sich letztere Art des Reisens vielfach an traditionellen Erzählmodellen orientiert und dem Muster einer religiösen Initiation folgt.

Die Verknüpfung von geographischer Raumbewegung und wissenschaftlicher Raumeignung lässt sich auch bei *In 80 Tagen um die Welt* feststellen, allerdings lässt sich dort auf den ersten Blick kaum die mythische Dimension des Reisens erkennen. Die Besonderheit des Romans gegenüber anderen Texten Vernes liegt in der Tat darin, dass in ihm die Mythisierung des Reisens nicht in eine – meist auch raumsemantisch deutlich hervortretende – Höhen- oder Tiefendimension projiziert wird, wie etwa in den Reisen über (wie z.B. in *Fünf Wochen im Ballon*) oder

unter der Erdoberfläche (wie z.B. in *20.000 Meilen unter dem Meer*), sondern dass sie mit der Netzbildung auf der Erdoberfläche selbst artikuliert wird und dabei vor allem an den verkehrstechnischen Knotenpunkten der Weltnetzwerke zutage tritt. Das, was Serres als die mythische Dimension von Vernes Romanen beschreibt, geht bei *In 80 Tagen um die Welt* in die Faszination an Weltnetzwerken selbst mit ihren ungeahnten Anschlussmöglichkeiten ein. Sie evoziert somit einerseits die Vorstellung einer »restlosen« Erschließbarkeit von Welt als terrestrisch adressierbarer Raum (vgl. dazu Krajewski 2006), deren lückenloser Charakter zwar oft beschworen wird, aber alles andere als eine simple Tatsache ist, da gerade die Annahme einer grenzen- und reibungslosen Konnektivität ohne Lücken und Löcher eine durchaus phantasmatische Qualität besitzt.

Verne erfindet in seinen Romanen keine grundlegend neue Art des Reisens. Er spitzt jedoch, indem er die Reise in den narrativen Rahmen einer fiktionalen Wette einspannt, die operationale Schließung, die Netzwerken strukturell zu eigen ist, im Hinblick auf ein »welt-gebendes« Versprechen solcher Netzwerke zu – verkörpert wird dieses Versprechen von Phileas Fogg, wenn er als gleichsam Fleisch gewordener Spielstein agiert, der streng nach den Regeln des Netzwerks reist, und zudem als eine Art Maschinen-Mensch (vgl. ATW, Kap. 2, 12f.) auftritt, der die Gesetze des Weltnetzwerks ganz unmittelbar in seiner Person zu repräsentieren scheint.

Gleichzeitig lässt der Roman auch mögliche Brüche der netzwerktheoretischen Konnektivität hervortreten: Diese Brüche treten dort auf, wo Störungen nicht mehr einfach Teil der Spielregeln sind, sondern zumindest potenziell darüber hinausreichen und das Welt-Spiel bzw. Welt-Netzwerk als solches zumindest phasenweise durch den Einbruch mythischer oder phantastischer Elemente unterbrechen; diesen kommt als zentralen Knotenpunkten der konnektiven Weltnarration der Status raumzeitlicher »Verdichtungspunkte« zu, an denen sich eine spezifisch geästhetische Dimension offenbart.

Die Literatur bietet demnach nicht lediglich deskriptive Repräsentationen vorgängiger regelhafter Strukturen des Weltnetzwerks, sondern fungiert aufgrund ihrer spezifischen Darstellungsverfahren gleichsam selbst als eigenständige Netzwerktechnik, die zudem in Bezug auf die zeitgenössischen sozialen, technischen und epistemischen Vernetzungsoperationen einen reflexiven Beobachtungsstatus erlangt. Dies zeigt sich vor allem in den divergierenden Modi der narrativen Weltwahrnehmung, die sich aus der Dissoziation der figurenbezogenen Formen des Sehens ergibt – von Phileas Fogg, der für den bedingungslosen Glauben an die Topologie der selbsttätigen globalen Netzwerkstruktur und die völlige Gleichgültigkeit gegenüber der Außenwelt steht, über Passepartouts welthaltiges »lokales« Sehen, das sich mit der touristischen Erschließung des topographischen Raums verbindet, bis hin zur dritten Position des Erzählers, die durch den beständigen Wechsel von globaler Netzwerkerfüllung und lokaler Zwischenräumlichkeit geprägt ist. Die Reise wird damit zum spielerisch gerahmten Raum-Experiment,

bei dem die scheinbar vollständig planbare Topologie der Netze auf den Prüfstand der Topographie der von ihnen adressierten Erdoberfläche gestellt wird.

In seiner Öffnung auf die Grenzen und Möglichkeiten des Welt-Netzwerks als Welt-Spiel geht der Roman als ganzer schließlich auch über das hinaus, was eine Spielfigur in den Netzen erfahren kann: Während ein Brettspiel es erlaubt, die Komplexität eines Weltnetzwerks in Bezug auf die Regeln verständlich zu machen, nach denen dieses Netzwerk selbst funktioniert, öffnet der Text des Romans den Zusammenhang von Weltspielen und Weltnetzwerken auf die kulturellen und technischen Möglichkeitsbedingungen ihrer Entstehung, ihrer Macht und der Grenzen ihres Funktionierens.

II. Einleitung zum Spiel. Vom Spiel zum Buch und über das Diagramm mit Zeitachse wieder zurück

STEFFEN BOGEN

Bewegungen im Raum mit offenem Ausgang stehen am Anfang des Spielens, nicht nur in der körperlichen Sphäre des Sports, sondern auch in der kartographischen Welt der Brettspiele (vgl. Krämer 2005). Die ältesten überlieferten Beispiele wie das ägyptische Spiel Senet sind Laufspiele (vgl. Cazaux 2003; Schädler 2007, 21–30; Kobbert 2010, 13–30). Die Felder des Spielbretts sind als *parcours* verbunden, den die Spielfiguren möglichst schnell absolvieren müssen. Der Fall von Wurfstäben, die auf zwei verschiedenen Seiten landen können, bestimmt die Zugweite der Figuren. Im 3. Jahrtausend vor Christus ist somit schon alles beisammen, was ein Brettspiel ausmacht: Spielregeln, ein Spielbrett, in Parteien eingeteilte Figuren, die von Feld zu Feld bewegt werden müssen, sowie Zufallsmotoren, die die Züge (mit)bestimmen.

Das vielleicht älteste ägyptische Spiel heißt »Mehen« und hat einen schlangenförmigen *parcours* (vgl. Rothöhler 1997). Der Name bezeichnet eine Schlange, die sich um den Sonnengott legt, um ihn bei seinem nächtlichen Weg durch die Unterwelt zu schützen. Die Grundstruktur des Spiels hat sich bis heute als sogenanntes »Gänsepiel« tradiert. In der Vormoderne war es ein beliebtes und weit verbreitetes Brettspiel (Abb. 1) (vgl. Glonneger 1999, 44–48; Ciompi/Seville 2012). Der *parcours* besteht aus 63 spiralförmig angelegten Feldern, von denen einige als Ereignisfelder ausgezeichnet sind: Sie stehen für typisierte Orte wie Herberge, Brücke oder Labyrinth – Michail Bachtin hätte wohl von Chronotopoi gesprochen (Bachtin 2008). Im Spiel sind sie mit konkreten Zugregeln verbunden: Auf den markierten Feldern muss man aussetzen oder darf auf andere Felder ziehen. Der *parcours* ist nicht geographisch fixiert, sondern entwirft eine märchenhafte Lebensreise. Wie in einem versunkenen Mythos sind im Spiel halb vergessene Vorstellungen von Kosmos, Schicksal und Lebenszeit aufbewahrt.

Mit der bürgerlichen Spielkultur kommen die Themen des Gänsespiels in Bewegung. Aus der verschlüsselten Lebensreise werden Reisen mit Postkutschen, später auch mit Eisenbahnen, Dampfschiffen oder mit dem Zeppelin (vgl. Kühme 1997, 222; Glonneger 1999, 49–51; Morawe 1999). Schon Anfang des 18. Jahrhunderts entstehen Reisespiele, die die Felder auf geographische Orte mit Eigennamen beziehen, so zum Beispiel das 1718 von Louis Crépy in Paris gestochene Spiel *Voiage du Monde par les Villes les plus Considerables de la Terre* (♣ 81). Der spiralförmige *parcours* ist hier um eine Weltkarte (♣ 46) gelegt, in die ein verschlungener, noch nicht von standardisierten Routen normierter Weg zu Lande und zu



Abb. 1: »Gänsepiel«, farbig gefasstes Holz (1. Hälfte 17. Jh.), Süddeutschland, Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum.

Wasser eingezeichnet ist (Ciompi/Seville 2012). Mit Bildung der Nationalstaaten und dem Ausbau von Vermessungstechniken und Verkehrsnetzen verbreitet sich dieser neue Typus von Reisespiel. Für den Familiengebrauch werden Pläne von Hand gemalt und variiert, so etwa bei der Familie Schiller in Weimar, die auf einem großen spiralförmig angeordneten *parcours* ein Postspiel mit 192 Feldern spielt (Abb. 2) (Tezky/Geyersbach 1999, 81): Diese Brettspiele gehen der Ausgestaltung des Themas in Jules Vernes *In 80 Tagen um die Welt* voraus und bleiben eine verborgene Matrix der Handlung (80).

Es überrascht nicht, wenn der latent spielförmige Roman bereits 1884, elf Jahre nach dem Erscheinen, Einzug in die Spieleschachtel hält. Die Umsetzung als Brettspiel ist das erste Spiel im neu gegründeten Verlag des jungen Buchhändlers Otto Robert Maier aus Ravensburg (Abb. 3). Das Spiel trägt den Titel *Reise um die Erde. Ein humoristisches geographisches Gesellschaftsspiel* und wird als Nr. 1 des Verlagsprogramms geführt, zu dem 2010 ein Reprint erschienen ist (vgl. Janzen 2012). Im deutschsprachigen Raum gab es bereits früh ein Konkurrenzprodukt aus dem Mainzer Verlagshaus von Josef Scholz, das sich ebenfalls auf den lithographischen Druck von Bilderbogen, Kinderbüchern und Spielplänen spezialisiert hatte. In Amerika kam der Roman über die Reise der Journalistin Nellie Bly ins Buch. Sie hatte die Idee von Verne in einer Weltumrundung nachvollzogen, für die sie 1890 mit dem Start- und Zielpunkt New York 72 Tage benötigte. *Round the World with Nellie Bly* erschien am Tag ihrer Rückkehr als Beilage in der *New York World*, dann auch in einer gehobenen Ausstattung im Spieleverlag der McLoughlin Brothers (Janzen 2012). Die Kombination aus Brettspiel und realer Reise mag wiederum Jules Verne

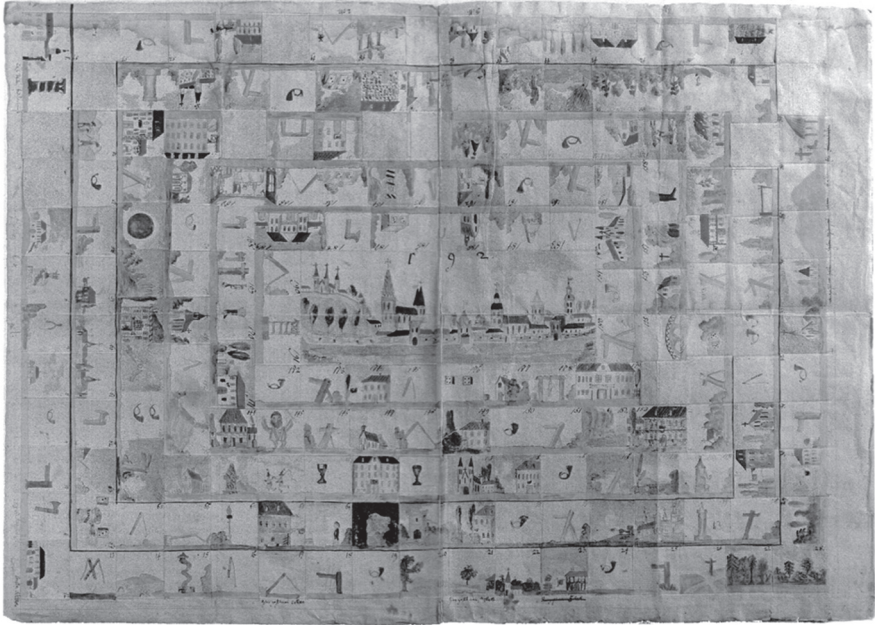


Abb. 2: Ernst v. Schiller: Postspiel (um 1815), Aquarell, Graphit und Feder auf Büttenpapier, 480 x 674 mm, Stiftung Weimarer Klassik, Schiller-Haus, Graphischer Nachlass, Inventar-Nr. KHZ/03148.

angeregt haben, aus dem Subthema der *80 Tage* das eigentliche Thema des 1899 publizierten Romans *Das Testament eines Exzentrikers* zu machen. Er handelt von einem Gänsepiel, das auf der Fläche der Vereinigten Staaten von Amerika mit den Bundesstaaten als Spielfeldern gespielt wird. Den ersten Ausgaben ist ein Spielplan mit spiralförmig angelegten Spielfeldern und Wappen beigegeben (☞ 74).

Auch die Spielregeln und der Aufbau der ersten Adaptionen der *80 Tage* orientierten sich am alten Gänsepiel: Bei Otto Mayer besteht der *parcours* aus 80 Feldern, die spiralförmig gegen den Uhrzeigersinn gedreht in die Mitte laufen. Das Zentrum wird nach dem bereits im 18. Jahrhundert entwickelten Muster von einer kartographischen Darstellung der Erde in Mercatorprojektion besetzt, in der der Verlauf der Weltreise geographisch korrekt eingezeichnet ist. 31 Felder des Spielplans sind mit Bildern illustriert. Sie zeigen Stationen, Etappen und Transportmittel der Reise und werden durch kurze Abbildungstexte ergänzt. Die übrigen Felder sind mit gereimten Vierzeilern versehen. In der Spielanleitung wird vorgeschlagen, die Texte vorzulesen, sobald eine Figur auf ein neues Feld zieht. Der frühe *hypertext* zielt auf eine zufällig zusammengesetzte Kurzfassung des Romans, die das gesellige Spiel mit geographischer Bildung, aber auch mit einer ungefährlichen Imagination von Ferne am heimischen Spieltisch auflädt (vgl. Feld 32: »Bald lief der Zug im

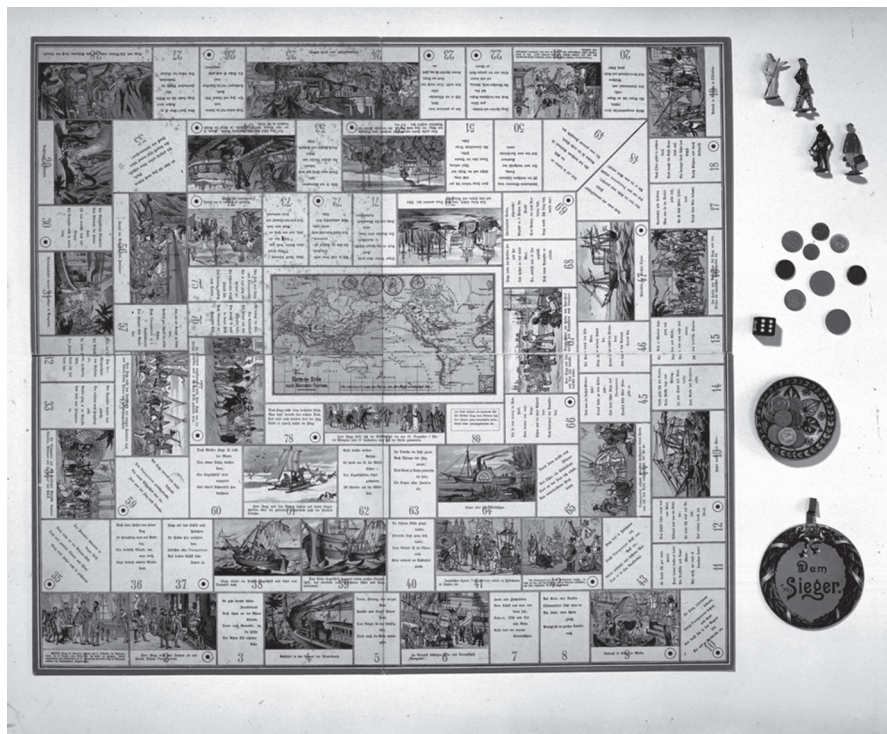


Abb. 3: *Reise um die Erde* (1884), Spielplan, 60 x 50 cm, Spielfiguren, Würfel, Spielgeld mit Teller, Orden, Ravensburg, Otto Robert Maier Verlag, OM(R) 1.

Morgenschein / Im Bahnhof von Kalkutta ein; / An dieser Stadt großartig schön, / Der Fremde kaum sich satt kann sehn.«).

Bei den älteren Gänsepielen dienten die stereotypen Bilder als Kennzeichen von Ereignisfeldern. Nun werden Text und Bild unabhängig von den Regeln zur thematischen und atmosphärischen Ausgestaltung des Spiels genutzt. Die Spielfiguren repräsentieren Kontinente und Völker: Ein Europäer, Afrikaner, Chinese, Indianer und Eskimo werden auf die Reise geschickt. Das gehört zur »humoristischen« Maskerade der Spieler, die sich vor allem als Nutznießer moderner Verkehrstechnik fühlen sollen. In der Ausgestaltung des Spielplans sieht man die Eisenbahnen und Dampfschiffe, die in Bahnhöfe und Häfen einlaufen und Tunnels durchqueren. In einer kolonialen Perspektive bleibt alles auf London und die »frohe Rückkehr in die Heimat« (Feld 75) orientiert.

Die ersten Adaptionen des Romans als Brettspiel vollziehen sich somit innerhalb einer alten Spieltradition und überkreuzen den technischen Zugriff auf eine kolonialisierte Welt mit der Vorstellung eines vom Schicksal gelenkten Lebenswegs.

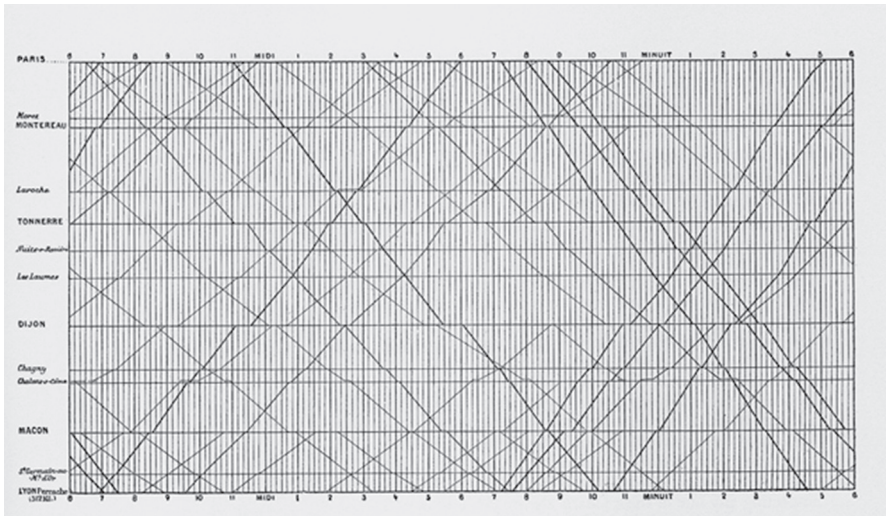


Abb. 4: Züge der Strecke Paris – Lyon: Graphischer Fahrplan des Ingenieurs Ibry (um 1880).

Unter der Oberfläche des alten Gänsespiels verschiebt sich der Spielgedanke vom narrativ schematisierten Lebensweg zum Wettrennen in einem weltumspannenden Verkehrsnetz. Auf dem Spielbrett tragen die Spieler ihren Wettstreit von Anfang an in einer Welt der kartenförmigen Planung aus. Im Brettspiel verselbständigen sich die Mittel der Planung und werden in einem imaginären Kurzschluss mit der Umsetzung des Plans gleichgesetzt.

In den frühen Spielplänen ahnt man dennoch wenig von den graphischen Innovationen, die den dezidiert modernen Zugriff auf die Welt erst ermöglichen. 1878, sechs Jahre nach Vernes Roman, erschien in Paris *La méthode graphique* von Étienne-Jules Marey (Marey 1878). Thema des Buches ist die Entwicklung von Diagrammen mit Zeitachse. Die Grundidee dieser heute sehr geläufigen Diagrammgattung besteht darin, die Parameter einer schwankenden Bewegung durch den Vergleich mit einer gleichförmigen zu bestimmen. Die horizontale Achse des Koordinatensystems repräsentiert die vollkommen gleichförmige Bewegung, das abstrakte Voranschreiten der »Zeit«. Dazu werden auf der vertikalen Achse verschiedene Parameter als Ordinate in Beziehung gesetzt.

Unter den Beispielen, die Marey versammelt, findet sich auch ein graphischer Fahrplan des Ingenieurs »Ibry« (Abb. 4), den auch Edward Tufte in seine Sammlung beispielhafter Infographiken aufgenommen hat (Tufte 1983, 31). Die Zeitachse steht hier für die 24 Stunden eines Tages, die orthogonale Achse für die Bahnverbindung Paris – Lyon. Die Linien, die dieses Netz schräg durchkreuzen, von oben nach unten oder von unten nach oben, repräsentieren alle Züge, die auf

diese Strecke mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten, unterschiedlicher Richtung und Geschwindigkeit und unterschiedlich vielen Haltepunkten verkehren.

Die ersten, dem Gänsespiel verbundenen Spielpläne zu Vernes Roman haben noch den Charakter einer einfachen Wegekarte, bei der das Vorrücken der Figuren auf dem Plan für ein Vorrücken in Raum und Zeit zugleich steht. In der neuen Graphik von Ibry wird das aufgezeichnete Itinerar in zwei Koordinaten zerlegt. Mit graphischen Mitteln werden Raum und Zeit entkoppelt und Möglichkeiten ihrer Synchronisation aufgezeigt. Mit solchen Diagrammen entstehen Instrumente, um die Taktung der Fahrpläne zu optimieren, und bereits im Zeichnen scheint das Telos auf, die Linien immer steiler, d.h. die Verbindungen immer schneller werden zu lassen. Diagramme mit Zeitachse visualisieren keine Daten, wie oft unscharf formuliert wird, und sie bilden auch nicht einfach etwas ab, sondern abstrahieren von der Wirklichkeit auf etwas, was sich nach vorgegebenen Parametern in seiner Intensität optimieren lässt (vgl. Kleinschmidt 2004; Bogen 2011).

Inzwischen ist der Roman *In 80 Tagen um die Welt* mehrfach zum Thema von Brettspielen geworden. Die beschriebenen graphischen Innovationen haben Einzug in den Aufbau der Spielpläne gehalten. Das 2005 im Kosmos-Verlag erschienene und von der Jury »Spiel des Jahres« nominierte Spiel *In 80 Tagen um die Welt* von Michael Rieneck führt zusätzlich zum Reiseweg eine zweite Zeit- und Kalenderleiste ein, die am Rand des Spielplans entlang verläuft. Die Synchronisation der Bewegungen kann so zum Zentrum des spielerischen Wettstreits werden.

Auch das hier zusammen mit dem Buch vorgelegte Brettspiel *Phileas Fogg & Co.* geht von dieser Grundidee aus. Die Lauffelder des Spielplans sind verdoppelt: Der Routenplan ist kombiniert mit einem ebenfalls kreisförmig angelegten Kalender, beide Leisten sind parallelisiert, so dass man am Stand von Spielfigur und Zeitstein ablesen kann, ob die Reisenden einen Vorsprung in der Zeit haben oder sich eine Verspätung eingehandelt haben. Im Spiel ist der Ausgang der Reise und damit auch das Ergebnis der Wette – anders als im Roman – offen.

Warum ist es sinnvoll, die literaturwissenschaftliche Publikation zum Roman mit seiner neuen Adaption als Brettspiel zu verbinden? Die Texte des Buches arbeiten heraus, wie Vernes Narration als Reflexion und spielerische Überformung einer kulturtechnischen Entwicklung angelegt ist, in der die modernen Verkehrs- und Informationsnetze entstanden sind. Einige Konstellationen und Regeln, die zur Matrix der Romanhandlung geworden sind, können somit auch im Spiel gezeigt und immer aufs Neue aktiviert werden.

Die im Roman von Verne erfundene Reise hat zur Voraussetzung, dass sich der energetische Aufwand und die kognitive Leistung einer wirklichen Reise durch die Welt für den Reisenden an eine imaginäre Reise durch die Welt der Pläne und Karten angleichen. Denn mit den modernen Verkehrsnetzen entsteht eine Situation, in der die tatsächliche Reise entscheidend von der Fähigkeit abhängt, Fahrpläne lesen zu können (☞ 5). Wenn die Nutzung der Verkehrsmittel gelingt, soll sich die Fortbewegung nicht kategorisch von der Planung der Route unterschei-

den. Mit dieser Haltung spielt Fogg sein Lieblingsspiel Whist in den Salons der Dampfschiffe und Eisenbahnen. Und doch wäre der Roman langweilig, wenn die Welt der Pläne keine Zwischenräume hätte, aus der die Welt des Abenteurers hervorbrechen könnte.

Im Brettspiel bleiben wir auf den ersten Blick in der gleichförmig gekerbten und auf reibungslose Wiederholbarkeit angelegten Welt der Pläne und Karten. Wir können beobachten, wie die Koordination von Raum- und Zeitachse als graphisches Problem entsteht und zunächst auch als solches gemeistert werden muss. Wir erleben jedoch auch, wie der vorgegebene Rahmen der Planung mit unterschiedlichen Interessen genutzt werden kann. Der Wettstreit um die Mittel der Planung wird in der Welt des Spiels mit der Ausführung der Pläne kurzgeschlossen. Das Salz in der Suppe sind die Mitspieler, die eigene Interessen verfolgen und ihre Ziele bis zum Schluss möglichst geschickt verbergen können.

Ganz konkret können die Spieler im Spiel *Phileas Fogg & Co.* in wechselnde Rollen schlüpfen: Passepartout und Fix verfolgen dabei einfach gestrickte Ziele der Maximierung und Minimierung. Maximierung heißt in diesem Fall, möglichst schnell zu sein, Minimierung, möglichst langsam zu sein. Fogg und Verne (der hier einmal allen literaturwissenschaftlichen Bedenken zum Trotz als Chiffre für den Erzähler eingesetzt ist) stehen für komplexere Aufgaben: Ihnen geht es darum, die Parameter im Gleichgewicht zu halten, im Plan zu bleiben oder für Spannung zu sorgen: Balance statt Maximierung. Vielleicht müssen wir die graphischen Instrumente nur anders nutzen, um unsere Handlungsprogramme auch im Alltag zu verändern.

1. Der Reform Club

ULRIKE LINDNER


Geo-/Kapitelindex: London, Pall Mall (Kap. 1)

Die Geschichte von Phileas Foggs Reise beginnt mit einer Wette im Londoner Reform Club (vgl. ATW, Kap. 3, 25), der 1836 als politischer Club von liberalen Politikern gegründet wurde, nach der Reform Bill, einem Gesetz von 1832, benannt war und der bis heute in seinem repräsentativen Gebäude in der Londoner Pall Mall residiert, das Jules Verne in seinem Roman beschreibt.


Die verschiedenen Londoner Clubs prägten die Stadt London und die Gesellschaft in Großbritannien im 19. und bis weit in das 20. Jahrhundert. Sie waren besondere, exklusive Räume, zunächst für Männer der aristokratischen Gesellschaft, später auch für das gehobene Bürgertum. Frauen dürfen einigen Clubs seit wenigen Dekaden beitreten, dem Reform Club seit 1981. Die Clubs entstanden seit Mitte des 18. Jh. aus Kaffeehäusern: Manche der damals höchst beliebten Kaffeehäuser trennten separate Räume für ihre besser verdienende Klientel ab, die dann von diesen Personen exklusiv genutzt werden konnten. So geschah es beispielsweise bei *Tom's*, einem Kaffeehaus, das ab 1764 zu einem Club mit einer Mitgliedschaft von 700 Personen avancierte (vgl. Neville 1969, 27).

Der Reform Club verfolgte im Gegensatz zu anderen lediglich auf gesellschaftliche Aktivitäten ausgerichteten Clubs einen deutlich politischen Impetus. Unter den Gründern fand sich Sir William Molesworth, ein überzeugter Liberaler, der die Gründung als politisches Statement gegen die Konservativen verstand. Der erste Chairman des Clubs war der liberale Politiker Edward Ellice, der als Vertreter von Coventry im Parlament saß und sich ganz besonders für die Reform Bill engagiert hatte. Die Reform Bill hatte das britische Wahlrecht teilweise reformiert und war 1832–33 nach langen politischen Kämpfen und sozialen Unruhen im britischen Ober- und Unterhaus verabschiedet worden (vgl. Fahrmeir 2010, 205–208). Ellice gründete den Reform Club zusammen mit liberalen Politikern im Jahr 1836, um die Idee der Reform Bill weiterzutragen (vgl. Neville 1969, 232; Woodbridge 1978). Nach einigen Jahren in einem Gebäude in Whitehall wurde das Haus in Pall Mall erbaut, in dem auch Foggs Reise beginnt. Der Club hatte 1853 1.400 Mitglieder, von denen die meisten finanziell unabhängig waren – wie Edward Ellice, der sein Einkommen aus der Hudson Bay Company bezog oder wie das fiktive Mitglied Phileas Fogg, der ebenfalls nicht für sein Auskommen arbeiten musste. Zahlreiche liberale Politiker gehörten dem Club an, aber auch viele Vertreter der Presse. Die Mitglieder des Reform Club sahen sich selbst und ihren Club als Ort des ›modernen‹, aufgeschlossenen und reformfähigen Großbritanniens, das

sich professionell mit den Problemen und Herausforderungen eines zunehmend globalisierten Empires in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auseinandersetzte. Dieser konkrete Ort stellt einen paradigmatischen Ausgangspunkt für die ›moderne‹, von technischen Hilfsmitteln geprägte Weltreise des Phileas Fogg dar.

Dass die Reise in einem englischen Club beginnt, hat zudem etwas Klischeehaftes und betont sicherlich aus französischer Sicht den englischen Charakter des Romans. In großer Hast werden zu Beginn des Romans weitere Klischees abgerufen, wie der Wohnort Foggs in der (falsch geschriebenen) vornehmen Savile Row (bei Verne »Saville Row«, ATW, Kap. 1, 5;  80) sowie seine völlig überzogenen Gewohnheiten, die eher dem Zerrbild eines englischen Gentlemans entsprechen.

Die Wahl des Ausgangsortes soll wohl auch den Unterschied zum französischen Salon hervorheben, der im 18. Jahrhundert noch bestimmend für das gesamte gesellschaftliche Leben Europas war. Im 19. Jahrhundert stellte dagegen Großbritannien mit seinem ausgreifenden Empire in vieler Hinsicht die vorherrschende Macht in Europa dar, die zunehmend auch kulturell dominierte (vgl. Osterhammel 2008, 646–648). Der englische Club als Beginn der Reise kann als Hinweis auf diesen Paradigmenwechsel gelesen werden.

Der Ort des Geschehens war ein prächtiger Bau in der Pall Mall mitten in London (vgl. ATW, Kap. 3, 17). Die seit den 1830er Jahren des 19. Jahrhunderts gegründeten Clubs bezogen meist riesige, neu errichtete Gebäude in exklusiven Lagen Londons ( 2). Diese Veränderung ging mit einer Transformation des Londoner West End einher: Alte, kleine Läden wurden zerstört, seit Anfang des 19. Jahrhunderts entstanden in Pall Mall und St James's Street prächtige Clubgebäude. Diese Entwicklung galt auch für den Reform Club, der 1841 in ein neues Gebäude in der Pall Mall zog, das im sog. modernen italienischen Stil erbaut wurde und in vielen Aspekten den Palazzo Farnese in Rom zitierte (vgl. Anon. 1853, 156). Die imposante Bauweise sollte gleichzeitig an adelige Herrenhäuser und Schlösser erinnern. Ein Zeitgenosse beschrieb die Wirkung des Gebäudes folgendermaßen:

On entering the vestibule of the Reform Club house one is immediately struck by the splendid proportions of the hall, recalling to mind the magnificent salles of Versailles, and the elegance of the staircase, that most difficult feature of an edifice to render attractive. (London Clubs 1853, 174)

Das wichtigste Merkmal des Reform Club stellt bis heute der italienische Innenhof des Gebäudes dar, der von einem Säulengang umrahmt wird, welcher halb im ionischen und halb im korinthischen Stil gehalten ist und von einem Glasdach überkrönt wird. Phileas Fogg benutzt diesen Säulengang als Wandelhalle für seine Spaziergänge (vgl. ATW, Kap. 1, 9). Der Club fungiert so bereits zu Beginn des Buches auch als paradigmatisches Modell für die Welt, die Fogg später bereist.

Obwohl die Gebäude der Londoner Clubs von außen differierten und sich in immer ausgefeilteren Details Konkurrenz machten, fand sich innen meist eine ähn-

liche räumliche Aufteilung, die mit vergleichbaren Funktionen belegt war (vgl. Anon. 1853, 23–28). Alle Clubs dienten den Mitgliedern als Londoner Adresse und Postadresse, an der Geschäfte abgewickelt werden konnten. Die Clubmitglieder gaben stets dem Sekretär ihre Aufenthaltsorte an, an die dann die Post nach Bedarf weitergesandt wurde. Innerhalb des Clubs konnten sie sich incognito aufhalten. Kein Mitglied durfte vom Portier an die Tür des Clubs geholt werden, der Portier durfte außerdem keinerlei Auskunft über die Anwesenheit der Mitglieder geben. Insofern stellten die Clubs sehr geschützte, diskrete und besondere Räume dar. Im Reform Club konnte man außerdem übernachten. In der obersten Etage befanden sich Übernachtungsmöglichkeiten für Mitglieder; dieses Stockwerk verfügte über einen Extra-Eingang und versprach somit maximale Diskretion. In Jules Vernes Roman wird aber ausdrücklich erwähnt, dass Fogg diese Möglichkeit nicht wahrnimmt und lieber in seinem Haus in der Savile Row schläft (vgl. ATW, Kap. 1, 9).

Fast alle Clubs verfügten im Erdgeschoss über private *Dining-Rooms*, *Coffee-Rooms* sowie über Leseräume für Mitglieder, in denen die meisten gängigen Zeitungen und Journale auslagen. Die Clubs bemühten sich außerdem, ihren Mitgliedern ein gutes Restaurant zur Verfügung zu stellen. Auch Phileas Fogg speist stets im Reform Club (vgl. ATW, Kap. 1, 9) und verbringt seine Tage beim Zeitungslesen dort (vgl. ATW, Kap. 3, 17–18) – ganz typisch für ein Mitglied der *leisured class* Großbritanniens. Im oberen Stockwerk der Clubs fand sich üblicherweise eine gut ausgestattete Bibliothek mit Arbeitstischen, an denen die Mitglieder ihre Korrespondenz erledigen konnten. Ebenso hatten alle Clubs in den oberen Stockwerken Räume für Karten- und Billardspiel. In einem solchen Raum geht Fogg später seine Wette beim Whist-Spiel ein (vgl. ATW, Kap. 3, 21–26) (☞ 3, 67).

Noch weiter oben lagen die Räume für die vielen Bediensteten, die erst die Qualität eines Clubs ausmachten. In der Art der Infrastruktur und Organisation des Reform Club spiegelt sich so bereits die Dichotomie zwischen dem Herren Phileas Fogg und seinem Diener Passepartout wider, die die gesamte Geschichte durchzieht (☞ 24). Die Clubs waren mit ihrer Konzeption auf den Lebensstil des britischen Landadels und der britischen Politiker eingestellt, die ihre Landsitze bzw. ihre Wahlkreise hatten und die während ihrer Aufenthalte in London Räume außerhalb ihrer Wohnungen brauchten. Gleichzeitig dienten sie den Repräsentanten eines von zunehmender Mobilität geprägten Empires als nötiger Aufenthaltsort in London.

Alle Clubs in London verstanden sich als exklusive Orte, deren Mitgliedschaft nur schwer zu erreichen war. Der Zutritt funktionierte über das *Ballot-System*: Nachdem ein neues Mitglied vorgeschlagen worden war, konnten alle Clubmitglieder über das neue Mitglied mit weißen und schwarzen Kugeln anonym abstimmen. Dies wurde in den Clubs etwas unterschiedlich gehandhabt. In manchen Clubs brauchte man 1/10 schwarze/negative Kugeln, um nicht eintreten zu dürfen, in anderen genügte eine einzige schwarze Kugel, um den Beitritt zu verwehren (vgl.

Neville 1969, 160). Das sog. *blackballing* wurde im 19. Jahrhundert zu einer regelrechten Obsession und war von zahlreichen Mythen umrankt. Jules Verne erwähnt allerdings lediglich, dass die Gebrüder Baring Fogg zur Aufnahme in den Reform Club vorschlugen, andere Prozeduren werden nicht genannt (vgl. ATW, Kap. 1, 6).

Die Clubs – auch der Reform Club – entwickelten sich zu Orten, an denen die Zugehörigkeit zu bestimmten Gruppen der Gesellschaft über Rituale und besondere Auswahlverfahren ausgehandelt werden konnte. Diese ganz spezielle Eigenheit der englischen Gesellschaft, die über In- und Exklusion auf einer schwer zu bestimmenden sozialen Ebene verhandelte, wurde über das britische Empire in die gesamte Welt transportiert und half dabei, eine kosmopolitische, aber doch britische Welt zu schaffen. In den Clubs des Empires konnte die Zugehörigkeit zur »europäischen Gesellschaft« verhandelt und rassistische Barrieren auf wenig ausgesprochene Weise aufrechterhalten werden (vgl. Kennedy 1987, 179). Insofern verweist der Ausgangsort erneut auf die weiteren Abläufe der Reise, die größtenteils durch Orte des britischen Empires führt.

Die Ereignisse im Reform Club geben nicht nur mit Kartenspiel und Wette die Koordinaten der Geschichte vor, in vieler Hinsicht vereint der Ausgangspunkt des Romans also bereits verschiedene Orte und Konstellationen, die später im Roman auftauchen: So etwa die Schiffe mit ihrem ebenfalls exklusiven Zugang zum Reisen und ihrer hierarchischen Ordnung der Passagiere; weiterhin die in der Architektur des Clubs angelegte, stets manifeste Beziehung von Herr und Diener während der Reise; sodann Fogg's Verhalten während der Reise, das gerade bei ungerührtem Kartenspiel auf den Schiffspassagen und in der Eisenbahn sein Verhalten im Club imitiert; schließlich die Exklusivität der Möglichkeiten, die einem unabhängigen Gentleman im britischen Club ebenso wie im gesamten britischen Empire offenstanden. Insofern könnte man den Reform Club wohl im Foucault'schen Sinne als eine Heterotopie bezeichnen, die Ereignisse spiegelt, verschiedene Räume zusammenlegen kann und über ein bestimmtes rituelles Zugangssystem verfügt (vgl. Foucault 1967, 39, 42–46).

In jedem Fall konnte Jules Verne für Phileas Fogg, der schon fast als Karikatur eines Briten mit *stiff upper lip* im Anblick des Desasters stets die Haltung bewahrt und mit stoischer Ruhe seine Reise fortsetzt, kaum einen besseren Ort als einen Club in der Pall Mall wählen, um die Reise beginnen und enden zu lassen.

2. Der Grundriss des Reform Club

Der Londoner Reform Club erlangte seit seiner Gründung als gesellschaftlicher, politischer und mit der Veröffentlichung von *In 80 Tagen um die Welt* auch als literarischer Ort Berühmtheit (1873 1). Daneben wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aber in besonderer Weise auch immer wieder die Architektur des 1941 in der Pall Mall eröffneten Clubgebäudes zum Gegenstand der Betrachtung. So widmet die eminente *Revue générale de l'architecture et des travaux publics* dem von Charles Barry entworfenen Gebäude im Jahr 1857 einen mehrseitigen Artikel und bildet detaillierte Grundrisse aller sechs Stockwerke des Clubs (vgl. in Abb. 2 einen Grundriss des Erdgeschosses) sowie zwei Schnitte und eine Fassadenansicht (vgl. Abb. 1) ab. Was den Autor des Artikels, den Chefredakteur und Fourieristen César Daly, wie viele andere Beobachter, an Barrys Gentleman's Club interessiert, sind allerdings weniger der Stil oder die Konstruktion des neoklassizistischen Gebäudes, als vielmehr die sich darin verbergenden haustechnischen Installationen. Denn der Entwurf Barrys implementierte und verknüpfte zahlreiche neueste technische Entwicklungen – von einer Gasbeleuchtung über ein zentrales Heizungs- und Belüftungssystem und Warmwasserleitungen bis hin zu Essenaufzügen und einem Signalsystem –, die einem aufkommenden Verständnis räumlich umgebenden Komforts Vorschub leisteten. Was dem Reform Club daher nach Ansicht Dalys grundlegend ›moderne‹ Züge verleiht, ist etwas, das niemals die Aufmerksamkeit erregt und weder für Gentlemen noch auf Grundrissen ins Auge sticht, sich aber dennoch immer und überall bemerkbar macht – mit anderen Worten: die

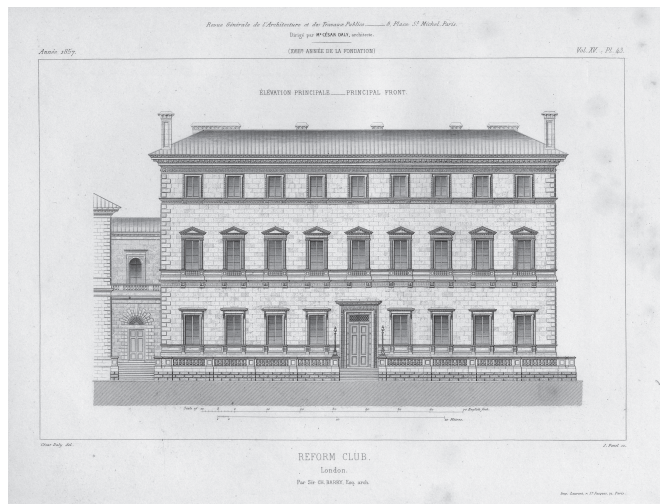


Abb. 1: Fassadenansicht des Londoner *Reform Club* nach César Daly.

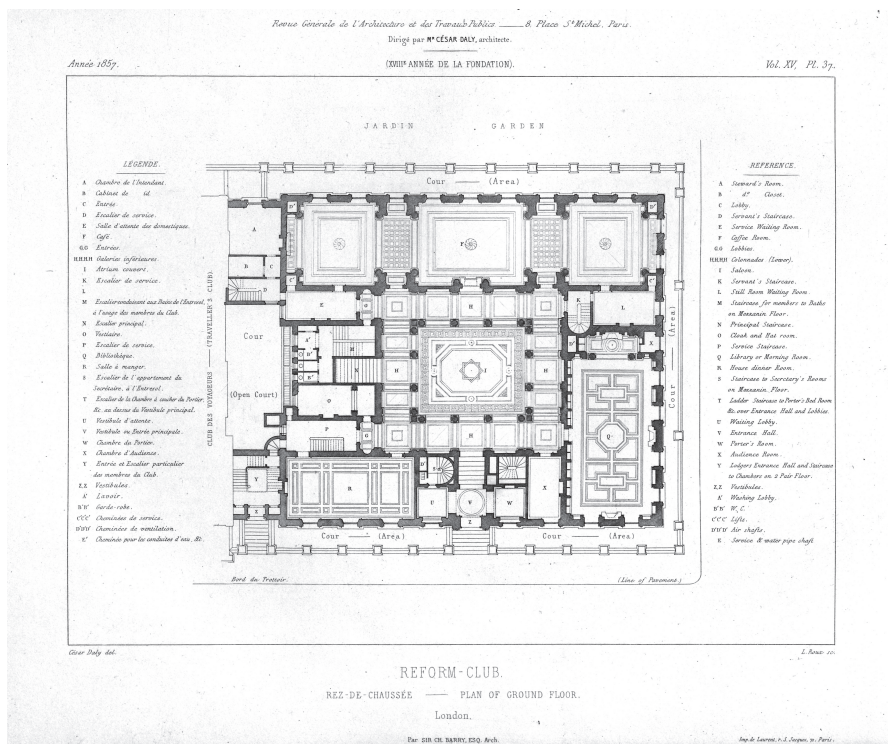


Abb. 2: Grundriss des Erdgeschosses des *Reform Club*.

Tatsache, dass in diesem Gebäude die Figur von Herr und Diener (24) um das architektonische Objekt erweitert ist: »Dieses Gebäude ist eben keine inerte Masse aus Stein, Ziegel und Eisen; es ist fast ein lebender Körper mit seinem Blutkreislauf und Nervensystem. In diesen für Blicke so unbewegt scheinenden Wänden zirkulieren tatsächlich Gase, Dämpfe, Flüssigkeiten; [...]. In diesem Monument ist die moderne Wissenschaft unsere Dienerin; sie ist prompt, gehorsam, sauber (wenn man sie so will) und diskret, wie man sie kennt« (Daly 1957, 346f.).

MORITZ GLEICH

3. Die Wette.

»Une chose aussi sérieuse qu'un pari«

FRAUKE BODE UND MATEI CHIHAI

Geo-/Kapitelindex: London, Pall Mall/Savile Row (Kap. 3)

Die Wette im Zeitalter der technischen Programmierbarkeit

Unter den wenigen, geradezu abgezählten und unauffälligen Tätigkeiten des Phileas Fogg, der, wie es heißt, »[...] es als seine Pflicht zu betrachten schien, niemals durch irgendetwas aufzufallen« (ATW, Kap. 1, 5), erhält die Wette als Auslöser der Handlung besonderes Gewicht. Dabei ist diese Aktivität selbst nichts Ungewöhnliches und passt genau so gut wie das Lesen frischer Zeitungen in das Lokalkolorit eines vornehmen englischen Clubs. Das Wetten selbst wird in Europa im Lauf des 17. und 18. Jahrhunderts zu einer bevorzugten Beschäftigung von Männern aus höheren Gesellschaftsschichten (vgl. Reith 1999, 63). Dabei entfesselt der Gegenstand der Wette gerade in England einen Wettbewerb an Exzentrizität. Nicht die Wahrscheinlichkeit der Wette, sondern ihre Einmaligkeit scheint die Höhe des Einsatzes zu bestimmen. So überrascht es nicht, dass John Ashton 1898 eine Reihe von Herausforderungen verzeichnet, auf welche hohe Summen gesetzt wurden und die einer Weltreise »gegen die Uhr« sehr ähnlich klingen. Ein junger Ire behauptet etwa, in einem Jahr nach Konstantinopel und zurück wandern zu können. Eine junge Dame setzte 200 Goldstücke darauf, dass sie 1000 Meilen in 1000 Stunden reiten könne – mit einem einzigen Pferd (vgl. Ashton 1898, 163 und 170). Das Geschehen im Reform Club von Vernes Roman knüpft insofern an eine alte Tradition an. Dabei handelt es sich, wie bei den genannten Beispielen, weniger um einen Wettstreit, als um einen einseitigen Kampf (»Indessen hatte den exzentrischen Gentleman [...] an dieser Wette sowieso nur die Herausforderung gereizt, nicht das Vermögen, das ihm winkte.«, ATW, Kap. 37, 298). Die »persönliche Leistung« (vgl. Caillois 1960, 22) Foggs soll die Wettbehauptung bestätigen. Die Wettpartner halten, nach guter englischer Manier, eine Wette für eine höchst ernsthafte Angelegenheit, weshalb ein Wettvertrag aufgesetzt wird, Fogg Sicherheiten in Form eines gedeckten Schecks liefert und noch dazu auf Überprüfung seiner Reiseroute im Nachhinein besteht. Voraussetzung ist schließlich das »[...] Wort als Gentleman« (ATW, Kap. 4, 30), da Wettverträge seit dem Gaming Act von 1845 keinen Rechtsanspruch mehr bieten (vgl. Itzkowitz 2002, 123). Auch die Doppelung mit dem Whist-Spiel (☞ 67) ist charakteristisch. Beides ist Ausdruck der ambivalenten Haltung, mit welcher die Oberschicht dem Geld gegenübersteht: Während im Wetten das treffende Urteil des Adligen durch den schieren Geldwert des Gewinns

aufgewertet werden soll, drückt das Kartenspiel, in dem große Summen gesetzt werden, die Verachtung gegenüber der typisch bürgerlichen Liquidität aus (vgl. Reith 1999, 64).

Die erste Besonderheit von Foggs Projekt liegt vor diesem Hintergrund allerdings in der Beschleunigung, welche seine Reise durch die modernen Transportmedien erfährt. Insofern weist seine Wette schon über die soziale Funktion des exzentrischen Duells hinaus, in welchem ein funktionslos gewordener Adel mit Hilfe des bürgerlichen Zahlungsmittels Geld – eben dem Geld, das durch Wetten auf die richtige Ansicht gewonnen werden kann – den privilegierten Wert seiner Meinung zu bestätigen sucht (vgl. Reith 1999, 64). Fogg ist über diese Autoritätskrise bereits hinweggekommen: Obgleich höheren Standes (»esq.«, *Esquire*, ATW, Kap. 1, 5), zieht er seine Distinktion nicht aus seiner Exzentrizität, sondern aus seinen modernen Kenntnissen im Ingenieurwesen. Die Herausforderung, eine menschliche Tätigkeit »gegen die Uhr« vollziehen zu müssen, verwandelt sich damit in den Wettstreit eines Protagonisten, der selbst mit einem Chronometer vergleichbar ist und sich auf Wissenschaft und Technik beruft, gegen die Zeit (vgl. Stockhammer 2005, 140).

Aber die typisch moderne Exaktheit der Messung bietet auch Stoff zu romanescer Verwicklung, und dies ist die zweite Besonderheit dieser Wette. Spätestens seit Blaise Pascals Korrespondenz mit dem Chevalier de Méré ist die Theorie des Glücksspiels engstens mit der Mathematik verbunden (vgl. Reith 1999, 25). Trotz des englischen Lokalkolorits wird den französischen Lesern in der Wette Foggs die berühmte Wette Pascals vor Augen gestanden haben, die dieser in seinen *Pensées* (1670) formuliert, um Spielbegeisterte zum Glauben zu bekehren: Wird ein vernünftiger Mensch denn nicht sein Geld eher auf eine ewige Seligkeit als auf ein zweifelhaftes endliches Glück setzen? (Pascal 1954, 1212 [Nr. 451]). Diese ansetzende Mathematisierung der Wahrscheinlichkeit nimmt bis zum 19. Jahrhundert zu. In der Formulierung der von Ashton erfassten Wetten erscheint die zu vollziehende Aktion als Produkt einer arithmetischen Gleichung, in welche Größen wie Geschwindigkeit, Leistung, Entfernung u.ä. eingesetzt werden können (vgl. Reith 1999, 64). Für Fogg ist es selbstverständlich, dass er seine Wette »mit mathematischer Genauigkeit« (ATW, Kap. 3, 25) gewinnen kann, weil der Weg um die Welt in allen seinen Aspekten messbar, also auch berechenbar ist. Dennoch verliert er beinahe; Passepartout muss ihn auf die Zeitverschiebung aufmerksam machen, ohne welche die achtzig Tage überschritten wären. Was dieses momentane Scheitern der Hauptfigur eigentlich verursacht, bleibt im Roman unausgesprochen. Eine naheliegende Erklärung in romantischer Tradition wäre, dass die Liebe Foggs Uhrwerk aus dem Takt bringt; aber eine solche psychologische Motivation geht nicht auf das grundlegende technische Problem ein. Auch die Bedingungen der Wette sind offenbar ambivalent, oder zumindest klärungsbedürftig. Was bedeutet es für die mathematischen Prämissen der Geschichte, dass der Held sich verrechnet? Im einfachsten Fall muss die Gleichung, von der Fogg ausgeht, nur korrigiert werden:

Zur Addition einzelner Reisezeiten kommt die Subtraktion der auf dem Weg durchlaufenen Zeitverschiebungen. Aber die Wette fördert auch zu Tage, was die Technisierung verdeckt: die Künstlichkeit und konstitutive Unvollkommenheit dieser chronometrischen Setzungen (vgl. Blumenberg 1981, 37). Das vom Ingenieur konstruierte »Universum der Selbstverständlichkeiten« (ebd.) wird durch den Fehler als verbesserungsbedürftige Konstruktion anschaulich gemacht. Der Diener, der die Kontingenz der Lebenswelt gegen die glatten Oberflächen der Technik verteidigt und damit deren Ambivalenzen als Fiktion ausstellt, wirkt in dieser Hinsicht wie ein moderner Sancho Panza (LSP 55).

Wetten ist nicht Spielen

Die technische Form der Wette unterscheidet sie – so stellt es zumindest der Erzähler dar – zum einen vom Ernst des religiösen Paktes, und zum anderen von der Gestalt des Spielens. Die literarischen Ahnen von Fogs Wette setzen Himmel und Hölle in Bewegung. Im biblischen Hiob-Roman, in Goethes *Faust* ist der Einsatz kein geringerer als das Seelenheil des Menschen (vgl. Herwig 2008, 60–62). Eine solche Fallhöhe fehlt bei Jules Verne. Den Beweis seiner Behauptung, dass Kontingenz beherrschbar sei – »Es gibt keine unvorhersehbaren Ereignisse [...]« (ATW, Kap. 3, 23) – tritt der fortschrittsgläubige, eminent säkulare Fogg nicht mit Hilfe der Transzendenz, sondern mit Mitteln der Technik an. Dennoch erscheint die exzentrische Wette als eine Form von irrationalen und riskantem Verhalten. Die entgeisterte Reaktion der Mitspieler zeigt dies sehr deutlich. Während sie die Wette als Wahnsinn abtun und sich lieber dem unverfänglichen Whist-Spiel widmen – »Das ist doch verrückt!«, rief Andrew Stuart aus [...]. »Spielen wir lieber weiter.« (ebd.) – beliebt Fogg nicht zu scherzen. »Ein Engländer pflegt nie zu scherzen, wenn es um etwas so Ernstes wie eine Wette geht«, entgegnete Phileas Fogg.« (ATW, Kap. 3, 25).

Die Kontrastierung mit dem Whist-Spiel macht deutlich, dass Phileas Fogg das Wetten nicht als Spielen ansieht. Er stellt der Erregung seiner Clubfreunde ein klares Kalkül entgegen, der Kontingenz der modernen Welt einen exakten Plan, dem Unernst des Spiels die Seriosität der Wette. Der Erzähler unterstreicht diese Unterscheidung, indem er das Reiseprojekt mit seinen Folgewetten in die Sphäre der Arbeit einordnet. Es wird eben nicht nur auf den Ausgang des Wettrennens wie bei einem Rennpferd (»cheval de course«, ATW, Kap. 5, 34) gesetzt, sondern auch ein Wert an der Börse (»valeur de bourse«, ebd.) notiert – und das führt in eine Sphäre der Geschäftswelt, aus der sich Fogg selbst als reicher Privatier heraushält (»Weder an der Börse noch in der Bank of England [...] war man ihm je begegnet.«, ATW, Kap. 1, 5). Ganz im Sinne einer Börsenaktie kalkuliert man die Wahrscheinlichkeiten und die Risiken: »In den ersten Tagen nach der Abreise des Gentlemans waren beträchtliche Summen auf den Ausgang seines Unternehmens

gesetzt worden. Bekanntlich geht es in der Welt der Wettbegeisterten in England intelligenter und kultivierter zu als in der Welt der Spieler.« (ATW, Kap. 5, 34). Diese scharfe Gegenüberstellung einer Welt des Spiels und einer Welt der Geschäfte (*affaires*), in welcher der Erzähler die Wette ansiedelt, kontrastiert z.B. mit Ashtons *History of Gambling in England*, wo Roulettespiel, Wetten, Pferderennen und Börsenspekulation auf die gleiche Ebene gestellt und dem Oberbegriff des *gambling* untergeordnet werden (vgl. Ashton 1898). Diese Ambivalenz zu disambiguieren wird immer wichtiger, je mehr der Handel mit Aktien und Warenpreisen zunimmt: Nicht umsonst wurde das Wetten mit dem Gaming Act von 1845 wenn nicht illegalisiert, so doch aus dem einklagbaren Spektrum der Spekulationsgeschäfte als »reputable economic activity« ausgenommen (vgl. Itzkowitz 2002, 122).

Das Projekt einer spielfeindlichen Wette wird jedoch für den Erzähler auch zur Ermöglichungsstruktur für die Spielform des Wettkampfes. So lässt sich Foggs Reise als Wettlauf mit dem Inspektor Fix (☞ 14) und somit als *agôn* (vgl. Caillois 1960, 21) betrachten, der allerdings wesentliche Charakteristika von Spielen im Sinne der von Fogg angestrebten Beherrschbarkeit wendet. Die Wette findet nach arbiträr gesetzten, allerdings genau berechneten Regeln statt, einem Reiseplan, der sich im Nachhinein als ungenau herausstellen wird und damit Foggs Ausschluss der Kontingenz unterläuft. Die Risiken des Zufalls müssten, laut Fogg, lediglich inkalkuliert werden, so dass eine Wette kein reines Glücksspiel, *alea* (vgl. Caillois 1960, 24f.), darstellt: »[...] [I]ch wusste, dass früher oder später irgendein Hindernis auftauchen würde.« (ATW, Kap. 11, 74). Das Unvorhergesehene wird zum Vorhergesehenen, Phileas Fogg harrt nicht passiv aus und »wartet auf die Entscheidung des Schicksals« (Caillois 1960, 19), sondern arbeitet aktiv auf die Erfüllung der Herausforderung hin. In dieser Hinsicht entspricht die Wette also durchaus den »games of skill« (vgl. Reith 1999, 93) des *agôn* und macht ihre Erfüllung vor allem abhängig von den planerischen und improvisatorischen Fähigkeiten des Protagonisten. Auch eine weitere Spielkategorie, die der Unbeherrschbarkeit, *ilinx* (vgl. Caillois 1960, 32f.), wird von der Wette ins Gegenteil verkehrt: Fogg ist kein *gambler*, der bereit ist, alles zu opfern und sich vom Spiel überwältigen zu lassen, weshalb er den Gewinn seiner Wette aufs Spiel setzt, wenn er Mrs. Aouda und Passepartout zu Hilfe kommt.

Schließlich geht die Reise des Phileas Fogg über die gewöhnlichen Simulationen der spielerischen Rollenübernahme, *mimicry* (vgl. Caillois 1960, 27f.), hinaus. Das Als-Ob des Spiels wird ersetzt durch die dem Wetten eigene Eigentlichkeit: Fogg übernimmt keine Rolle, sondern bleibt er selbst, während das Spielfeld ausgedehnt wird von einem Modell der Welt (vgl. Nitsch 2000, 21) auf die Welt selbst. Gegenstand der Wette ist in dieser Hinsicht nicht nur der Vollzug einer bestimmten Handlung, sondern die Exaktheit der technisch begründeten Weltkonstruktion (»Die Erde ist kleiner geworden [...].«, ATW, Kap. 3, 21). An dieser Stelle spiegelt sich das Projekt der wissenschaftlichen Fiktionen des Autors in dem Projekt Foggs.

Der Wettvertrag als Fiktionalitätsvertrag

Die Wette als solchermaßen ernsthaftes Spiel mit der Realität ist Ausgangspunkt der Handlung und damit auch des Erzählens: Während der Eintritt ins Spiel mit dem Abschluss der Wette in Form eines Protokolls (»Man setzte ein Protokoll auf, das die sechs an der Wette beteiligten Herren auf der Stelle unterzeichneten.« ATW, Kap. 3, 25) keine Veränderung der Realitätsgültigkeit, keinen Eintritt in eine Illusion (vgl. Caillois 1960, 27) mit sich bringt, so steht die Wette als handlungsauslösendes Moment in Analogie zum Eintritt in die fiktive Welt der Erzählung. Aus der Wette zwischen Gott und dem Teufel und der Mephistopheleswette Fausts ist nun eine diesseitige Wette geworden, welche die Distanz der Fiktion verringert und *In 80 Tagen um die Welt* zu einer kalkulierbaren Reise macht. Indem das Als-Ob des Spiels in die Eigentlichkeit der Wette überführt wird, werden die Errungenschaften des Fortschritts beglaubigt. Die literarische Wette mit den Gegebenheiten wird im Namen des Protagonisten aufgegriffen: Phileas Foggs weltumreisender Namensvetter William Perry Fogg hatte seine Reiseberichte 1872 (also im Jahr des fiktiven *In 80 Tagen um die Welt*) unter dem Titel »*Round the World. Letters from Japan, China, India, and Egypt*« veröffentlicht (☞ 66). Der Fiktionsabbau, welcher somit sowohl die Wette als Nicht-Spiel als auch die quasi-faktuale Erzählung kennzeichnet, steht parallel zum Abbau der Kontingenz. Die Wette ist als Ausprägung der Rationalisierung zu begreifen und findet ihren nahezu idealen Wettenden in Phileas Fogg: »Das reinste Räderwerk!« (ATW, Kap. 2, 17). Während seine mathematisch genauen Kalkulationen alle Kontingenzen zu überwinden scheinen und in ein berechenbares Weltmodell (☞ 25) einbinden, sind es ausgerechnet die Ambivalenzen der Technisierung, die sein Unterfangen nahezu scheitern lassen. Sowohl der in Fogg's Wette behauptete Abbau an Kontingenz als auch die verteidigte Fiktion der Technik werden gewendet: In der modernen Welt erweist sich nicht nur das Unvorhergesehene des Spiels als berechenbar, sondern auch das Berechnete der Technik als nur bedingt zuverlässig. Ob sich das fiktive Weltmodell des Spiels daher in der auf Wahrscheinlichkeiten beruhenden Wette vollständig mit der Lebenswelt decken kann, muss unter den Bedingungen der Technisierung eine offene Frage bleiben. Während die Kontingenzen der Lebenswelt berechenbare Unbekannte darstellen, sind ihre individuellen Ausprägungen nicht vorhersehbar. Das Sujet der Wette führt daher aus dem spielerischen Als-Ob heraus: Das Spielbrett ist die Welt, die Reisenden bestehen echte Abenteuer. Daher kehrt Fogg auch nicht, wie lange zu vermuten steht, in seinen quasi suspendierten Alltag des Reform Club zurück, sondern heiratet die in Indien gerettete Dame – unabhängig vom Ausgang der Wette und auf ihren Antrag hin. Diese abschließende Wendung des Sujets geht nicht nur über die Konventionen des Spiels, sondern auch über die Annahmen der Wette hinaus, und löst damit schließlich den ethischen Mehrwert des »*transire benefaciendo*« (ATW, Kap. 11, 68) der Wette ein, der dem »Uhrwerk« Fogg zu fehlen schien.

4. In drei Monaten um die Welt. Ein Reiseplan

In der beliebten illustrierten Monatszeitschrift *Le Magasin pittoresque*, herausgegeben seit 1833 von dem ehemaligen Saint-Simonisten Édouard Charton, erscheint 1870 unter der Überschrift »In drei Monaten um die Welt« eine knappe Tabelle, die jedem Reisenden, der sich auf diese »Rundreise« begeben wolle, deren Abschluss in 80 Tagen in Aussicht stellt. Diese Tabelle scheint vor allem mit der Zahl »80« als Ergebnis der Summe aller Reisetage für Verne so suggestiv gewesen zu sein, dass er nicht die näherungsweise Angabe »drei Monate« als Titel für seinen Roman verwendet, sondern die mathematische Genauigkeit suggerierenden »80 Tage«: Er präsentiert darüber hinaus eine (im Roman dem *Morning Chronicle* zugewiesene) sehr ähnliche Tabelle im dritten Kapitel des Romans (ATW, Kap. 3, 22) – gemeinsam mit dem weltweiten Netzplan des *Bradshaw* (☞ 6) stellt diese Tabelle den »Spielparcours« (☞ 80) für Phileas Foggs Weltreise dar, d.h. das im Text selbst in Tabellenform ausgestellte Bewegungsraster, auf dessen Grundlage sich der Text konstituiert. In der folgenden Abbildung wird die Tabelle des *Magasin pittoresque* im Faksimile (Abb. 1) sowie in Übersetzung wiedergegeben.

JÖRG DÜNNE

LE TOUR DU MONDE EN TROIS MOIS.

Grâce au percement de l'isthme de Suez, on peut, en partant de Paris, faire désormais le tour du monde en moins de trois mois. Le service, pour ce voyage circulaire, ne tardera pas à être organisé. Voici l'itinéraire, dont la durée pourrait être encore abrégée :

De Paris à Port-Saïd, tête du canal de Suez, chemins de fer et service à vapeur	6 jours,
De Port-Saïd à Bombay, bateau à vapeur.	14
De Bombay à Calcutta, chemin de fer.	3
De Calcutta à Hong-Kong, bateau à vapeur.	12
De Hong-Kong à Yedo, bateau à vapeur	6
De Yedo aux îles Sandwich, bateau à vapeur.	14
Des îles Sandwich à San-Francisco, bateau à vapeur	7
De San-Francisco à New-York, chemin de fer du Pacifique aujourd'hui achevé	7
De New-York à Paris, service à vapeur	11
Total.	80 jours.

Abb. 1: Tabelle aus dem 38. Jahrgang des *Magasin pittoresque* (1870).

In drei Monaten um die Welt

Dank der Verbindung durch die Landenge von Suez ist ab sofort eine Weltumrundung in weniger als drei Monaten möglich. Eine Verbindung für diese Rundreise wird in Kürze eingerichtet werden. Hier ist die Route, deren Dauer noch kürzer ausfallen könnte:

Von Paris nach Port-Said an der Einfahrt zum Suezkanal, Eisenbahn und Dampfschiff	6 Tage
Von Port-Said nach Bombay, Dampfschiff.	14 Tage
Von Bombay nach Kalkutta, Eisenbahn	3 Tage
Von Kalkutta nach Hong-Kong, Dampfschiff	12 Tage
Von Hong-Kong nach Yedo, Dampfschiff	6 Tage
Von Yedo zu den Sandwich-Inseln, Dampfschiff	14 Tage
Von den Sandwich-Inseln nach San Francisco, Dampfschiff . .	7 Tage
Von San Francisco nach New York, Eisenbahn (inzwischen fertig gestellte Pazifiklinie)	7 Tage
Von New York nach Paris, Dampfschiff.	11 Tage
Insgesamt	<hr/> 80 Tage

5. Der *Bradshaw*.

Ein Kursbuch als Vademecum des Weltverkehrs

MARKUS KRAJEWSKI

Geo-/Kapitelindex: London, Charing-Cross (Kap. 4)

The vocabulary of Bradshaw is nervous and terse, but limited. The selection of words would hardly lend itself to the sending of a general message. (Sherlock Holmes in Conan Doyles Valley of Fear).

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schaltet sich der Verkehr zu einem Netzwerk zusammen, das einerseits beständig expandiert, um seine Funktionalität in immer feinerer Verästelung, in letztlich weltweiter Reichweite zu etablieren. Andererseits ebnet dieses Netzwerk namens Weltverkehr den prinzipiellen Unterschied der Fortbewegung über Land *oder* Meer systematisch ein. Der springende Punkt, die eigentliche Innovation des Weltverkehrs, der an den Knotenpunkten seines Netzwerks in jedem Moment mannigfache Übertragungen bereitstellt, liegt im Moment des Übergangs selbst, im nahezu unmerklichen Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln oder Medien. Der Aufmerksamkeit der Reisenden scheint dabei gleichsam das Springen des Punktes zu entgehen. Entscheidend bleibt, dass der Weltverkehr als System an jedem Knotenpunkt, an jeder seiner Schaltstellen eine Vielzahl von »möglichen Verkehrsverbindungen« (Voigt 1965, 1067) anbietet. Jeder Bahnhof oder Hafen birgt durch die Kreuzung verschiedener Kurse ein großes Verbindungspotential, eine hohe Konnektivität, die sich dem Reisenden als nahezu uneingeschränkte *Anschlussfähigkeit* des Verkehrssystems selbst erweist. Es scheint kaum erheblich, wann ein Zug den Hafen erreicht, schon (oder noch) wartet ein Schiff, um die Reisenden, Post und Fracht aufzunehmen. Und sollte jenes Schiff einmal ausgelaufen sein, steht oftmals schon ein anderes bereit, um den Weitertransport zu übernehmen. Mit anderen Worten, der Ablauf einer Reise kann unter Weltverkehrsbedingungen auf eine bis dato ungekannte Kontingenz der Kurse setzen, die letztlich alles mit allem in Verbindung zu bringen verspricht.

Niemand der Zeitgenossen des ausgehenden 19. Jahrhunderts hat diese These besser unter Beweis gestellt als Phileas Fogg, der vielleicht berühmteste Anschlussreisende der Literatur. Denn der stoische Held beginnt seine Weltreise schließlich nicht nur mit denkbar wenig Gepäck – zwei wollenen Hemden, drei Paar Strümpfen, einem Regenschirm, seinem Diener Passepartout sowie einer Reisetasche mit 20.000 Pfund in englischen Banknoten. Fogg reist vor allem mit dem sicheren Wissen, dass sich die Verbindungen der einzelnen Etappen zu Wasser, zu Land und

auf der Schiene wie von selbst ergeben werden. Die Verheißungen des um 1870 keineswegs schon voll entfalteten Weltverkehrssystems versetzen ihn in die Lage, einzig mit der Information, dass der Zug von London nach Dover um 8.45 pm in Charing Cross die Stadt verlässt (vgl. ATW, Kap. 3, 25), seine Wettfahrt gegen die Zeit anzutreten. »Alle weiteren Anschlüsse entnehmen Sie bitte Ihrem Faltblatt *Ihr Reiseplan*«, das im Fall von Phileas Fogg unter dem Titel *Bradshaw's Continental Railway Guide* in seinen Händen liegt. Anhand dieses Kursbuchs mit nichts weniger als globaler Reichweite kann Fogg seinen weiteren Reiseverlauf berechnen, aus dem jeweils verwendeten Verkehrsmittel den Anschluss zum kommenden voraussehen, und zwar unter Berücksichtigung aller akuten Verzögerungen oder Störungen. »Mr. Fogg stand schon bereit. Er hatte sich *Bradshaw's Continental Railway Steam Transit and General Guide* unter den Arm geklemmt, dem er unterwegs alle nötigen Informationen entnehmen würde.« (ATW, Kap. 4, 28)

Anhand eben dieses Kursbuchs hat desgleichen Jules Verne die Reiseroute seines Romanhelden konzipiert, nachdem ihm eine knappe anonyme Notiz im *Magasin Pittoresque* vom April 1870 die Inspiration zu dieser Geschichte eingab (vgl. Anon. 1870, 108; ☞ 4).

Und nur folgerichtig organisiert Verne die erfolgreichste seiner Erzählungen ihrerseits mit aller narratologischen Kontingenz als Etappenreise, indem sie 1872 Abschnitt für Abschnitt als Fortsetzungsroman in der Tageszeitung *Le Temps* erscheint. Diese sukzessive, spannungs- und auflagensteigernde Publikationsform soll sogar zu einer bemerkenswerten Rückkoppelung von Erzählung und ›realem‹ Verkehrsgeschehen geführt haben: Als sich Foggs finale Etappe von New York nach Liverpool abzeichnet, erhält Verne zahlreiche Angebote amerikanischer, englischer und französischer Reedereien, die sich darum bemühen, Fogg die Überfahrt auf ihrer Dampfschifflinie absolvieren zu lassen, um so zu einer ebenso werbewirksamen wie prestigeträchtigen Erwähnung im Roman zu gelangen (vgl. Wolfzettel 1988, 7, 54ff.)

Das Gefüge aus Eisenbahn (☞ 69), Telegraph (☞ 10) und Dampfschiffahrt (☞ 60) erweist sich als die eigentliche Hauptfigur(ation) einer Reise um die Erde in 80 Tagen; es dient gleichsam als der eigentliche Protagonist der Erzählung. Fogg, ganz Gentleman und nüchtern kalkulierender Realist, stellt mit seiner Wett- und Weltreise nichts als die Leistungsfähigkeit des Weltverkehrs und mithin des Britischen Empire unter Beweis, das er abgesehen von den Etappen in Mitteleuropa und Japan eigentlich gar nicht verlässt, sofern man die Vereinigten Staaten noch als den verlängerten Arm Englands oder als sich unabhängig gebärdende (Ex-)Kolonie des englischen Mutterlands begreift.

Unter einem Kursbuch versteht man »nach allgemeinem Sprachgebrauch eine Zusammenstellung von Fahrplänen verschiedener Linien in einem Band« (Leclerc 1985, 20). Seine Geschichte bettet sich ein in die Entstehung von Fahrplänen und entwickelt sich mit dem Aufkommen der ersten, systematisch angeschlagenen Abfahrtszeiten von Postkutschen ab der Mitte des 16. Jahrhunderts.

Das Kursbuch stellt einzelne Fahrpläne zu einem Kompendium zusammen, das zunächst ausgehend von einigen Haupttrouten die möglichen Anschlüsse, die korrespondierenden Verbindungen an den Zielorten der Hauptstrecken auflistet. Im Laufe des 19. Jahrhunderts beginnt das Kursbuch, ein ganzes Medienensemble zu versammeln. Denn neben die Post- und Eisenbahnkurse treten ebenso ausgewählte (Post-)Dampfschifflinien oder Telegraphenverbindungen.

Insofern das Kursbuch den Eindruck eines territorial geschlossenen Reisegebiets suggeriert – sei es für das Deutsche Reich, sei es für das Britische Empire –, so muss man fragen, ab wann und an welcher Stelle die Kursbücher zum ersten Mal Kurse um den Globus zu legen beginnen. Wo also vollzieht sich innerhalb dieser Fahrplangeschichte die Ausweitung der Reichweite auf nichts weniger als die ganze Welt? Lange suchen muss man nicht innerhalb einer Epoche, von der es heißt, dass Britannien die Wellen (und damit die Welt) regiert. Im gleichen Jahr wie Henschel veröffentlicht sein britisches Pendant namens George Bradshaw (1801–1853) die erste Ausgabe seines – insbesondere Phileas Fogg hinlänglich – bekannten *Continental Railway Guide*. Fortlaufend erweitert und aktualisiert erscheint dieses Handbuch ab 1847 und enthält zunächst die Fahrpläne der kontinentaleuropäischen Eisenbahnen, die sich schon im Titel ihrer Genauigkeit rühmen. Apropos Genauigkeit: Der vollständige Titel dieses zuverlässigen Kursbuchs lautet *George Bradshaw's monthly railway and steam navigation guide for Great Britain, Ireland, the continent, and foreign ports: containing a correct account of the hours of departure of the railway trains, Her Majesty's mails, and British and foreign steam vessels, with a list of places, &c. to which travellers and voyagers resort, illustrated with a map of Great Britain, showing the projected and working lines of railway*. Das Buch verspricht dementsprechend einen umfassenden Service, etwa indem es für den unwahrscheinlichen Fall nicht eintreffender Züge vorsorglich entsprechende Zufluchtsstätten (*resorts*) auflistet. Ab 1854 erscheint das Handbuch zudem versehen mit dem Zusatz »through route and overland guide to India« und führt auch die Kurse der transkontinentalen Verbindungen auf. Der *Continental Railway Guide* dient damit gewissermaßen als eine (parallel zum kolonialen Zugewinn) konsequent expansive, internationale Erweiterung von *Bradshaw's Monthly General Railway and Steam Navigation Guide for Great Britain and Ireland*, der seit Dezember 1841 die Abfahrtszeiten der britischen (und irischen) Verkehrsmittel verzeichnet. Die Welt zerfällt demnach in zwei Ausgaben, die eine für die britischen Inseln, die andere für den Rest.

George Bradshaw, ein Quäker aus Pendleton, Lancashire (1801–1853), lernt zunächst das Druckhandwerk, bevor er in Manchester zum Kupfer- und Kartenstecher ausgebildet wird, wo er 1830 eine Karte von englischen Kanälen publiziert. Bereits 1839, im Jahr seiner Heirat und kurz nach Einführung der Eisenbahn, bringt Bradshaw für kleines Geld eine Karte und den Fahrplan der britischen Eisenbahn heraus (vgl. Barber 1998). Daraus entwickelt sich in den 40er Jahren *Bradshaw's Railway Companion*, der monatliche Updates durch einzuschiebende

Blätter erfährt, bevor das Buch – bereits ab 1841 im berühmten gelben Einband – jeden Monat komplett neu erscheint. Ab 1847 wird zudem die Ausgabe des *Bradshaw* für Kontinentaleuropa publiziert, dessen Version von 1871 wiederum als Vorlage für Verne dient und heute in Kontinentaleuropa sehr schwierig aufzutreiben ist.

Bereits 1853 stirbt George Bradshaw, der als guter Viktorianer auch philanthropische Projekte verfolgt, in Oslo an der Cholera, wo er seinen Freund Bennet, den Gründer der ersten Reiseagentur *Bennet's Travel* besucht. Sein Vermächtnis, das berühmte Reisehandbuch erscheint noch bis 1961, bevor es infolge von Missmanagement und veränderter Verkehrsbedingungen (vor allem durch das Flugzeug) sein Erscheinen einstellt. Nur in Indien soll es bis heute noch unter diesem Label eine Serie von Fahrplänen geben. Das Magazin *Punch* bilanziert die Wirkung von George Bradshaw rund 10 Jahre nach seinem Tod: »Seldom has the gigantic intellect of man been employed upon a work of greater utility.« Und wiederum ein paar Jahre später, 1876, feiert ein Musical Hit von Fred Albert und Henry S. Leigh mit dem Titel *Bradshaw's Guide* große Erfolge. Die Serie der monatlichen Neuauflagen spiegelt selbstredend auch den steten Informationszuwachs wider: Während die erste Ausgabe von 1841 noch 32 Seiten umfasst, schwillt das Handbuch bis auf 946 Seiten in seiner Auflage von 1898 an. Die rot eingebundene Ausgabe des *Bradshaw Continental Railway Guide* umfasst dagegen schnell mehr als 1000 Seiten. Diese Serie wird, im Gegensatz zum britischen Fahrplan, bereits 1914 wesentlich reduziert und 1939 dann gänzlich eingestellt. Wie prägend der *Bradshaw* auf das viktorianische Reiseverständnis einzuwirken vermag, kann kaum überschätzt werden. Es beginnt damit, dass dieses Buch in seiner transkontinentalen Variante die Hauptreiserichtung vorgibt, um das Interesse seiner Leser konsequent auf Englands wichtigste Kolonie, nach Indien, auszurichten. Die Logik der Routenbeschreibung folgt daher vornehmlich einer Zielrichtung, nämlich »mostly in one direction, Eastward.« (Bradshaw 1878/1879, xxxi) Als Adressaten für diese Route erkennt man neben den – durch Fogg idealtypisch verkörperten – Gentlemen der Ersten Klasse vor allem die zukünftigen Beamten des Empire, so dass bereits die Einleitung des Reisehandbuchs mit ausführlichen Anweisungen aufwartet, was beim Eintritt in den Staatsdienst der britischen Kolonie zu beachten sei. Das Kursbuch funktioniert als Werbeschrift, um sich durch die Verlockungen einer Reise gleich auch dem Kolonialdienst zu verpflichten. Aber auch an Emigranten richtet man sich mit nützlichen Hinweisen, beispielsweise mit der Empfehlung, stets einen Reisepass mit sich zu führen, was generell Ärger oder Verzögerungen ersparen helfe. Zudem empfiehlt man, nicht etwa – wie Fogg – Banknoten mit sich zu führen, sondern allein »sovereigns«, das heißt die 20 Shilling-Münze aus Gold, die überall akzeptiert werde. Und nicht zuletzt spart man nicht mit Details, welche Kleidung einer solchen Reise angemessen sei (vgl. Bradshaw 1878/1879, xxxi, xxxiii und xxxv). Büchern wie dem *Bradshaw* mag es zu verdanken sein, dass der typische britische Kolonialreisende allerorten in seiner uniformen Erscheinungs-

weise anzutreffen ist, mit Tropenhelm und patentierten Gummistiefeln der Marke Wellington, einen hellen Anzug tragend: »The most comfortable dress that can be worn on this route is a light grey suit, consisting of shooting coat, vest, and trowsers to match, made loose, and of thin cassimere cloth« (Bradshaw 1878/1879, xxxiv). Außerdem einzupacken seien Riechsalz, Handschuhe aus Hundeleder und »a cup (for brandy)«. In diesem Dress haben ganze Generationen von englischen Indiefahrern den Subkontinent bereist – für autochthone Blicke leicht erkennbar. Derart gerüstet genügt es, sich auch im weiteren Verlauf der Fahrt allein auf den *Bradshaw* zu verlassen, der nicht nur für korrekte Abfahrts- und Ankunftszeiten Sorge trägt, sondern auch für die Übergänge dazwischen. Während der Überfahrt, von Dover nach Calais etwa, wird der Leser angewiesen, die Uhren um neun Minuten vorzustellen, um sich so in die Ortszeit von Paris zu begeben (vgl. Bradshaw 1878/1879, 14). Kanaldurchläufe – auch wenn sie noch so kurz sind – sind immer auch Passagen durch die Zeit (☞ 49, 50).

Vieles mehr wäre noch zum Lob des *Bradshaw* als einem Handbuch anzuführen, das die Kontingenz des Reisens innerhalb eines Empires und seiner Anschlussstellen in detailliert geregelte Abläufe zu übersetzen hilft. An dieser Stelle sei jedoch nur ein Befund besonders hervorgehoben: Kursbücher wie der *Bradshaw* funktionieren jenseits ihrer vordergründigen Zusammenstellung von gezielten Reiserouten oder Weltreisebeschreibungen auch und vor allem, teils als zivile, teils als amtliche Hegemonialverfahren, um ein Territorium abzustecken, um die Reichweite verschiedener Dienste und damit Machtdispositionen anzuzeigen. Die ununterbrochenen Kurse, die von einem Knotenpunkt wie London ausgehen, markieren die Traversen größter Wichtigkeit, indem sie die Basis eines Imperiums zu ihren Kolonien in Verbindung bringen. Sie etablieren sowohl auf strategisch günstigste als auch transporttechnisch effiziente Weise die Kanäle der Macht; Kanäle wie etwa in Suez, vor allem aber Kommunikationskanäle.

6. Ein Graph führt um die Welt. Weltnetzwerke im *Bradshaw*

In *Bradshaw's Through Route Overland Guide to India* (☞ 5) finden sich kurz nach dem Zeitpunkt von Vernes *In 80 Tagen um die Welt* nicht nur zunehmend komplexe Tabellen mit Abfahrts-, Ankunfts- und Anschlusszeiten diverser Verkehrsmittel rund um die Erde samt reisepraktischen Zusatzinformationen und Werbung für Reisezubehör, sondern es erscheint dort auch eine synoptische diagrammatische Darstellung des globalen Verkehrsnetzwerks mit den wichtigsten Dampfschiffverbindungen dieser Zeit. Dieser Graph versinnbildlicht zum einen die »Infinitesimalrechnung eines Weltverkehrsreisenden« (Krajewski 2006, 46), der unter Minimierung der Warte- und Anschlusszeiten versucht, einen *parcours* um die Erde »mit mathematischer Genauigkeit« (ATW, Kap. 3, 25) zu vollziehen. Er zeigt zum anderen auch das, was alles aus den Konnektoren und Knotenpunkten der Weltnetzwerke ausgeschlossen werden muss, um einen solchen mathematisch genauen *parcours* zu realisieren (☞ I). Der tatsächliche Roman spielt mit den Perspektiven: Er folgt der diagrammatisch darstellbaren Logik der Netzanschlüsse, um aber gleichzeitig immer wieder auf das zu verweisen, was der mathematisch genau reisende Fogg nicht wahrnimmt (☞ 23), was dafür andere Personen an seiner Stelle wahrnehmen (☞ 24, 65) oder was er selbst eher wider Willen aus der ›meteorologischen‹ Welt jenseits der Netze mit nach Hause zurückbringt (☞ 32). Insofern ist der »Graph von Fogs mathematischen Umstiegen« (Krajewski 2006, 47) tatsächlich *die* Visualisierungsform von Fogs Reise schlechthin, sofern man sich bemüht, auch die Löcher in den Netzen als konstitutive Herausforderung der Globalisierung des 19. Jahrhunderts mitzulesen, der sich Vernes Roman stellt.

JÖRG DÜNNE

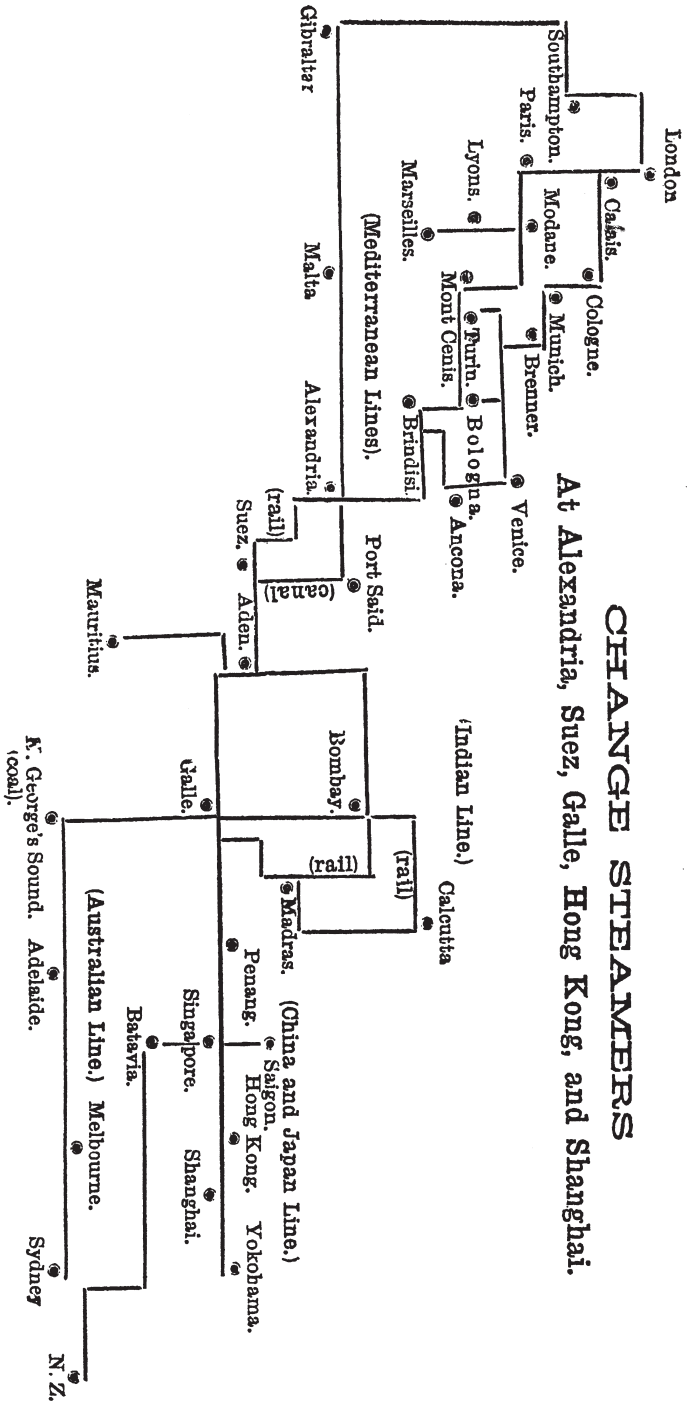


Abb. 1: Diagramm von weltweiten Dampfschiffverbindungen aus *Bradshaw's Through Route Overland Guide to India, and Colonial Handbook* (1878).

7. Zeitung

ROMAN LACH

Geo-/Kapitelindex: London (Kap. 5)

Zeitungen (und die bekannten unappetitlichen englischen Mahlzeiten) rhythmisieren den Tagesablauf von Phileas Fogg. Zeitungen begleiten die globalen Projekte der Verneschen Entdeckungsreisen, Mondflüge und Polkappenschmelzpläne. Zeitungen spekulieren über die Erben mysteriöser Testamente. Zeitungen ergreifen Partei und stiften Parteien in allen öffentlichen Debatten und peitschen mit ihren in Leitartikeln ausgeführten Kriegen die Meinungsbildung einer Weltöffentlichkeit an, die sich in diesen Medien jederzeit ihrer Globalität bewusst zu sein scheint. *Zeitungen* gibt es bei Jules Verne mehr oder minder immer nur im Plural, es geht immer um Auseinandersetzungen, Debatten, die konkurrierende Blätter, die Presse gegnerischer Nationen führen. Das kann – im ersten Kapitel von *Kein Durcheinander* (*Sans dessus dessous*, 1889) – bis zu einem als veritables Streitgespräch ausgeführten Zeitungszank gehen.

Dass Phileas Fogg der Lektüre der Toryzeitung *Times* drei Stunden, dem *Standard* und dem Whig-nahen *Morning Chronicle* in absteigender Linie offenbar nur eine bzw. eine halbe Stunde widmet, hat dabei wahrscheinlich wenig zu sagen, denn Zeitungsnamen sind in Vernes Welt beliebig und machen erst in der Anhäufung Sinn. In dem bereits erwähnten *Kein Durcheinander* – ein Roman, dessen Intrige im Grunde von den Zeitungen angefacht und unterhalten wird – werden beinahe hundert internationale Blätter einfach hintereinander aufgezählt. Vielleicht aber ist der Umstand nicht ohne Bedeutung, dass das letztgenannte Blatt, dessen Meldung Fogg zu seiner Wette animiert, zum Zeitpunkt der Handlung – am 2. Oktober 1872 – bereits seit 10 Jahren nicht mehr existiert. Weltweit bekannt war der *Morning Chronicle* vor allem als das Blatt, in dem seit 1834 Charles Dickens Reportagen und Londoner Skizzen publiziert hatte.

Wie bereits Heine 1831 im modernen Zeitungsartikel eine Kumulation von Geschichtsschreibung und Novelle sah (vgl. Heine 1996, 3/169), wird auch für Jules Verne der Roman in der Zukunft von der Zeitung abgelöst werden:

Romane [...] sind nicht notwendig und Nutzen und Bedeutung derselben werden jetzt immer geringer. Anstelle historischer Berichte werden die Menschen ihre Zeitungen aufheben und archivieren. Die Journalisten haben so gut gelernt, aus den Ereignissen des Alltags farbenreiche Erzählungen zu machen, dass die Nachwelt in der Lektüre ihrer Schilderungen ein genaueres Gemälde finden wird, als es ein historischer oder beschreibender Roman liefern könnte (Verne in einem Interview mit der *Pittsburgh Gazette* 1902, VG 1979, 383).

Roman und Zeitung sind distributiv und in der öffentlichen Wahrnehmung engstens verknüpft, seit am 16. Juni 1836 erstmals das von Emile Girardin konzipierte Journal *La Presse* aus selbiger kam. Die Popularität dieser Zeitung wurde nämlich durch den Vorabdruck von Romanen in Fortsetzungen erheblich gesteigert – in den ersten Nummern Balzacs *Die alte Jungfer* (*Une vieille fille*), der erste Serienroman der Literaturgeschichte. Darüber hinaus vermochte Girardin den Verkaufspreis durch die Aufnahme von Kleinanzeigen sensationell zu verringern, wodurch die Zeitung – und mit ihr der Roman – (unterstützt durch immer effizientere Schnellpressen) erst zu einem wirklichen Massenmedium wurden.

»Dieses wird jenes töten« (»Ceci tuera cela«) – der Prozess der Profanierung, den Victor Hugo in der Entwicklung von den Kathedralen und ihrem Skulpturenschmuck, den Wissensspeichern des Mittelalters, zum Buch als einen der Enträumlichung beschrieben hat (*Der Glöckner von Notre-Dame/Notre-Dame de Paris*, Hugo 1974, 237–254), wird von Jules Verne konsequent zu Ende gedacht: Der Roman verschwindet in der Zeitung, die »genauere Gemälde« liefert als jener, der in der Nachfolge Walter Scotts zur Großform des realistischen »Romangemäldes« aufgestiegen war.

»Ceci tuera cela« – an die Stelle des »Gemäldes« tritt die präzisere »Photographie«, wie der von der englischen Presse begeisterte Franzose Docteur Sarrasin in *Die 500 Millionen der Begum* (*Les cinq-cent millions de la Béguim*) sagt: »Alles ist im Fluge, auf frischer That erfaßt, photographirt möcht' ich's nennen« (FMB 1881, 6). Wie alle Medien und technischen Erfindungen in Vernes Welt ist auch der Triumph der Zeitungen einer von Präzision und Geschwindigkeit über den Raum. Und wie Foggs Wille zur Welt eine Entsprechung in seiner gleichzeitigen Wahrnehmungsverweigerung hat, sind die Zeitungen ihm wichtigstes Instrument vor allem in letzterer Hinsicht.

Zeitungen überziehen Jules Vernes Universum mit einem Netz der Quasi-Gleichzeitigkeit, das sich unweigerlich in Richtung Selbstauflösung entwickelt und letzten Endes auch die Zeitung ergreift: Aus der dystopischen Rückschau des *Paris au XX^e siècle* zeigt es sich: »[...] diese ausufernde Zeitungssucht hat bald zum Tod des Journalismus geführt, und zwar aus dem einfachen Grund, daß es mehr Autoren gab als Leser!« (PZJ 1996, 143)

Eine alternative Version liefert die zu großen Teilen von Vernes Sohn Michel verfasste Erzählung *Ein Tag aus dem Leben eines amerikanischen Journalisten im Jahre 2889* (*La journée d'un journaliste américain en 2889*): Hier wird der ehemalige *New York Herald* – jetzt *Earth Herald* – nurmehr auf telefonischem Wege vertrieben:

[...] jeden Morgen wird der Earth Herald, anstatt gedruckt zu werden – wie das in den Jahren der Antike üblich war –, »gesprochen«. In raschem Gespräch mit einem Reporter, einem Politiker oder einem Wissenschaftler erfährt der Abonnent, was er wissen wollte. Was nun den Straßenverkauf betrifft, so nehmen die Zeitungskäufer

vom Inhalt der Tagesausgabe in ungezählten Telephonkabinen Kenntnis, wo ihnen auf phonographischem Wege über alles Mitteilung gemacht wird. (LAJ 1967, 10f.)

»Jede Auffassung, jedes pro oder contra wird, unter gewöhnlichen Umständen, ganz von selbst seinen Ausdruck finden. Das ist das Wesen einer freien, reichgegliederten, hundertfach nuancierten Presse« (Fontane 1860, 258). – Wo Fontane von der diskursiven Offenheit des Mediums begeistert ist, in der Vielfalt der Zeitungsmeinungen den selbstregulierenden Ausdruck einer komplexen liberalen Gesellschaft sieht, ist Jules Verne ambivalent: Wie der Beruf des Ingenieurs, des Fotografen oder des Wissenschaftlers, hat auch der des Journalisten in Vernes Kosmos seine Helden, »wahrhafte Jockeys dieser Steeple-chase, dieser Jagd nach Neuigkeiten« (Verne 1877, 12), wie Jolivet und Blount aus *Michel Strogoff*. Auf der anderen Seite bildet der Diskurs der Zeitungen ein neben der Wirklichkeit herlaufendes Surrogat, ein (in den erwähnten Passagen von *Kein Durcheinander/Sans Dessus-dessous*) eine Parallelwelt bildendes Dauergeschwätz, mit dem die Zeitungen das öffentliche Leben eigentlich erst »machen«.

Die Zeitungen sind es, die Pro- und Contra-Fogg-Parteien stiften und damit erst die der »Alabamafrage« abgeschauten »Question du tour du monde« kreieren, die in kürzester Zeit zu einer in aller Munde diskutierten Streitfrage wird. Die Alabamafrage war ein in den 60er Jahren vornehmlich in der amerikanischen und englischen Presse ausgetragener Streit um das konföderierte Kaperschiff Alabama, das in England gebaut worden war, zu deren Klärung erstmals ein internationales Schiedsgericht in Genf einberufen wurde (vgl. Fontane 1996, 1165–1166).

Wie sie Wirklichkeit hervorbringt, generiert und beschleunigt daher die Zeitung auch die Ununterscheidbarkeit von Fakten und Fiktion. Ein Umstand, der das vermeintliche »Verschwinden« des Romans letztlich genauso gut als einen Triumph des Romans deutbar macht, als einen Triumph der »Geschichten« über die »pompöse Geschichte« im Medium der Zeitung, wie der Reporter Amédée Florence erkennt, der »zwei Fliegen mit einer Klappe« schlägt, indem er die (allerdings von Vernes Sohn Michel vervollständigten) *Erstaunlichen Abenteuer der Expedition Barsac* (*Étonnante aventure de la mission Barsac*) doppelt – als Reportagenserie und als Roman – verkauft:

Als tiefeschürfender Psychologe hat Amédée Florence scharfsinnig erkannt, daß, wenn er ganz einfach nur Tatsachen berichtete, man bis zum Kieferverrenken gähnen würde, während diese gleichen Tatsachen, in den Schleier der Fiktion gehüllt, am Ende eine Chance haben könnten, den Leser ein Weilchen zu zerstreuen. Die Welt ist nun einmal so beschaffen. Die Geschichte, als pompöse Weltgeschichte verstanden, langweilt uns, Geschichten hingegen unterhalten uns [...] manchmal wenigstens! Was wollen Sie, wir sind in Frankreich nun einmal nicht fürs Seriöse [...]. (EAB 1978, 509)

8. Zum Frontispiz von *In 80 Tagen um die Welt*

Ein sonderliches Frontispiz ist es schon, dieser von Léon Benett (1839–1917) signierte (r.u.) und von Henri Théophile Hildibrand (1824–1897) gravierte (l.u.) Holzstich aus Hetzels Erstausgabe von 1873 (vgl. zu den Illustratoren Vernes allgemein Evans 1998). Zwei Herren stehen da im ›Rampenlicht‹ mit wehen-dem Gewand an einer Bucht und blicken hinan auf eine Erdfigur, um die sich der räumliche Part des Romantitels (»*LE TOUR DU MONDE*«) biegt und in der sich die Zeitangabe krümmt (»*QUATRE-VINGTS JOURS*«). Im Zentrum dieser Gradnetzku-gel gleißt etwas fackelgleich (vgl. ATW, Kap. 13), dessen Schein die gesperrte Prä-
position »*EN*« aufleuchten lässt, die damit das eigentlich Besondere der Reform-Club-Wette hervorzuheben scheint: es nämlich *binnen* achtzig Tagen zu schaffen, die Erde westöstlich zu umkreisen (und nicht etwa in vier behäbigen Monaten usw.).

Es rücken hierdurch drei Überschreitungen des Romans in den Vordergrund: die des Raumes (territoriale Grenzen/Kontinente), die der Zeit (Datumsgrenze) sowie eine kulturelle wie kultische Transgression (der verhinderte Sati-Ritus aus Kap. 13). Die Welt umrahmt dergestalt den Globus, die Zeit wiederum fügt sich dem koordinierten Erdenrund und das Licht der Aufklärung, so ließe sich deuten, flammt einem dampfenden Schornstein ähnlich – wird auch als Licht der *téchné* lesbar. In jedem Fall zeigt der Herr links deutlich mit dem Zeigefinger auf diese mit Längen- und Breitenkreisen verzierte Kugel, die der andere ab-, vielleicht auch nachzumessen scheint.

Dass es sich um etwas rundweg Globales dreht, unterstreicht die geozonale Anordnung der Bildmotive um eine Meeresbucht, bei der man im linken Mittelgrund eine Eisenbahn andampfen sieht, der zwei kiefernartige Bäume ihr Ziel und zugleich abruptes Ende (vgl. Kap. 30) zu markieren scheinen. Nun könnten die Zugreisenden gegebenenfalls auf einen Segelschlitten (vgl. Kap. 31) am linken mittleren Bildrand umsteigen, der jedoch bereits besetzt und im Begriff ist, wie ein Floß davonzugleiten. Darunter schnellen zwei hundeähnliche Gestalten ebenfalls in den Bildaußenraum – womöglich Wölfe (Kap. 31). Dieses boreale Treiben lin-kerseits interessiert die zwei ballettbeinig positionierten Herren also nicht, die ihre vordergründige Aufmerksamkeit lieber besagtem Globus über ihnen widmen.

Dabei wirken sie wie Beobachter und Akteure zugleich, da ihre Position und nicht zuletzt das Spotlight eine Bay-Bühne einrichten, zu deren Rechten sich ein tropisches Ensemble aus berittenem Elefant (vgl. Kap. 11–12) und Palmen dartut. Und spätestens hier wird dem Betrachter dieses Bildes deutlich, dass er nicht nur etwas erhöht und (möglicherweise) hinter Strauchwerk hinter den zwei Herren stehend, sitzend oder liegend blickt, sondern dass ihm auch der Elefant galant den Hintern zukehrt. Denn auch rechts scheint es im Außerhalb des Bildobjekts wei-



Abb. 1: Frontispiz von *In 80 Tagen um die Welt* (1873).

terzugehen, worauf das vor einer Steilküste episch geneigte Dampfschiff (vgl. Kap. 32–33) in der Bildmitte entschieden hinweist.

Bemerkenswert ist hierbei, dass die vier Fortbewegungsmittel unterschiedlichen Richtungen folgen: Während der Zug gleichsam auf den Betrachter zufährt, zieht es den Schlitten links aus dem Bild. Der Elefant wiederum stampft einem Serpentinpfad nach und das Schiff scheint es sehr eilig zu haben, herauszufahren auf die offene See und somit aus der Illustration, in welcher der Himmel lebhaft, das Meer bewegt und die Szenerie (bis auf den Harsch) uneben ist.

Man hat es demnach mit unterschiedlichen Geozonen zu tun, die nebst jeweiligen Transportmitteln um eine Bühnen-Bucht drapiert wurden, auf der nun zwei Figuren stehen, deren Interesse einem großen Ball dort in der Luft gilt. Dass »MONDE« nun außerhalb der Erdkugel steht, mag eine illustratorisch-typographische Entscheidung gewesen sein – es veranschaulicht des ungeachtet die in dieser Erdumrundungserzählung marginale Welthaltigkeit, in der die südliche Hemisphäre unbereist bleibt und wo »Welt« synekdochisch für eine bestimmte Transport(wege)welt steht.

Und wie Vernes *Tour*-Textur dann offenbar macht, kann man selbst an einer linearen Welt vorbeireisen, wenn Abenteuer eher aufhalten (vgl. Innerhofer 1996, 89) und wenn den Transport nicht nur ein An-, sondern stets auch ein Weiterkommen im Geiste einer »*motio gratia motionis*« (Sloterdijk 1999, 839, ¶ 56) zeitigt. Fogg's latente Herausforderung besteht im Grunde darin, in achtzig Tagen möglichst wenig Welt mitzubekommen (vgl. Kap. 14). Wie ein Wettkampfschwimmer, der ins kalte Nass springt, um so schnell als möglich wieder aus dem Wasser zu steigen, begibt sich der englische Gentleman auf eine *geodätische Welt*-Reise, die eine Faszination für Linien kennzeichnet, welche die zwei Herren in Benetts Stich kongenial teilen.

Und die digressive Welt dazwischen, mit ihren zerklüfteten und in die Breite geöffneten Terrains? Nun, all das, was in diesem Titelbild gerade nicht im Vordergrund erscheint, das tangiert dann Passepartout und nicht zuletzt den Leser dieses Romans.

VICTOR ANDRÉS FERRETTI

9. Pässe, Papiere, Konsulate. Medien und Orte der Identifikation

VALESKA HUBER

Geo-/Kapitelindex: Suez (Kap. 6)

Phileas Fogs Reise um die Welt hängt nicht nur von einer Vielzahl von Transportmitteln ab, sondern auch von einer Vielzahl von Identifikationsmedien. Fragen der Identifikation bilden einen zentralen Angelpunkt in Jules Vernes *In 80 Tagen um die Welt*. Nicht nur auf einer tiefgründigen Ebene bleibt die Identität und Herkunft des mysteriösen Phileas Fogg verschleiert, auch seine konkrete Identität wird von Fogs Reisebegleiter, dem Detektiv Fix (S. 14), permanent in Frage gestellt. Dabei wird im Zuge des Romans deutlich, dass im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Pässe als Identifikationsmedien nicht für sich allein standen. Auch wenn für Fix der Pass das Medium ist, durch das er den angeblichen Bankräuber in Suez identifiziert, sind Pässe nicht die einzige Form der Identifikation, die im Roman zum Einsatz kommt. Sie werden ergänzt durch so unterschiedliche Medien wie Haftbefehle, Steckbriefe, Passagierlisten und mündliche Beschreibungen in den britischen und französischen Konsulaten von Hongkong und Yokohama. Zudem wird die Praxis der Identifikation im Roman mit bestimmten Räumen – Konsulaten und Polizeistationen – verbunden, die als globale Orte fungieren. Im Folgenden sollen zunächst die Papiere und dann ihre Orte in Jules Vernes Roman und in verschiedenen Kontexten des ausgehenden 19. Jahrhunderts miteinander verschränkt werden.

Im Roman spielt der Pass eine ungewöhnliche Rolle. Nie werden Phileas Fogg oder Passepartout zu einer Passkontrolle aufgefordert oder müssen ihr Dokument beim Besteigen des Schiffs oder eines anderen Verkehrsmittels zeigen. Eher dient der Pass Phileas Fogg als offizieller Nachweis der Reiseroute. So wie auch heute manch Weitgereister seinen Pass voll Stempel und Visa als Beweis seiner Reisetätigkeit gerne von anderen durchblättern lässt, möchte Fogg, obwohl ihn der Konsul in Suez darauf hinweist, dass dies nicht notwendig ist, Stempel im Pass sammeln, um seine Reiseroute zu dokumentieren. Daher beginnen die kurzen Aufenthalte in Suez, Aden und Bombay mit einem obligaten Gang zum Konsulat, um den Pass mit einem Visum des britischen Konsuls versehen zu lassen. In späteren Häfen wird diese Praxis nicht mehr erwähnt, es ist aber zu vermuten, dass der akribische Fogg, wo immer möglich, auch sonst einen Stempel im Pass erwirbt, wenn die knapper werdende Zeit dazu reicht.

Keinmal ertönt im Roman also der Ruf »Passkontrolle« oder »Die Ausweise bitte«. Zu den Komforts des privilegierten Reisens gehört eben auch, sich nicht

ausweisen zu müssen. *In 80 Tagen um die Welt* illustriert, was Historiker des Passwesens konstatieren: Vor 1914 mussten begüterte Europäer nicht unbedingt über einen Pass verfügen, wollten sie auf Reisen gehen (vgl. Torpey 2000; Caplan und Torpey 2001). Reiseführer rieten ihren Lesern zwar, Pässe mitzuführen, doch war dies vor allem als Sicherheit bei Geldwechselgeschäften gedacht – Pässe waren also eher für den Aufenthalt selbst als für die Passage zwischen den Orten vonnöten. So wurde im Baedeker für Ägypten von 1908 und 1914 notiert, dass Pässe nicht unbedingt notwendig seien zum Reisen, höchstens nützlich, weil Banken sie oft als bestes Identifikationsdokument anerkennen würden und weil sie eine gute Eintrittskarte zum Konsul bilden könnten (vgl. Baedeker 1914, xv).

Das passfreie Reisen der *belle époque* vor dem Ersten Weltkrieg, das von Stefan Zweig in *Die Welt von Gestern* oder in Erich Maria Remarques *Nacht von Lissabon* evokiert wird, war also Realität für manche. Für andere war der Pass jedoch essentiell, z.B. für Pilgerreisende nach Mekka, die manchmal über bestimmte Pässe verfügen mussten, um die Kolonie, aus der sie stammten überhaupt verlassen zu können. Ein Resultat dieser strengeren Passvorschriften für Pilgerreisende war es, dass viele mit gefälschten oder fremden Pässen auf Reisen gingen, um ihre religiösen Pflichten zu erfüllen. Für andere Pilgerreisende, die auf ihrem Weg nach Mekka noch größere Hürden zu überwinden hatten, konnte der Pass ebenfalls von zentraler Bedeutung sein. So präsentierte ein Pilger auf dem Weg vom Kongo nach Mekka seinen Pass im französischen Konsulat in Jidda mit Stempeln aller französischen Militärposten, die er in den letzten Jahren auf seiner Reise passiert hatte – von einer Gruppe von 40 Reisenden war er der Einzige, der Mekka erreichte (Archives nationales d'outre-mer, GGA 16H/86). Das Beispiel der Pilger zeigt, dass für unterschiedliche Kategorien von Reisenden unterschiedliche Pässe vorgeschrieben waren und dass das Argument, dass Pässe vor 1914 nicht wichtig waren, mit Blick auf bestimmte Gruppen von Reisenden modifiziert werden muss. Die Behandlung der Pilgerreisenden zeigt zudem, dass es auch schon vor 1914 eine Hierarchie von Pässen gab, an deren Spitze wohl der stand, über den Phileas Fogg verfügte: der britische Pass.

Für Briten wie Phileas Fogg kann der Pass daher zum Dokumentationsmittel der Reise werden. Er ist dagegen nicht unbedingt Identifikationsdokument erster Wahl, sobald die Reise nicht nach Plan läuft. Die einzige Identifikation durch den Pass im Roman ist eine falsche Identifikation: Fix hält Phileas Fogg nach einem Blick in dessen Pass eindeutig für den Bankräuber, bis er nach der Rückkehr nach England in Liverpool eines Besseren belehrt wird. Identifikation und Pässe hängen also nicht zusammen, es handelt sich höchstens um eine lose Verbindung, die in Krisenmomenten nicht unbedingt trägt. Während Phileas Fogg seinen Pass bei sich trägt, verfügen seine Mitreisenden vielleicht nicht einmal über einen Pass, sondern müssen mithilfe anderer Identifikationsmittel zugeordnet werden. Pässe werden daher im Roman und nicht nur dort im ausgehenden 19. Jahrhundert durch andere Papiere und Identifizierungsakte ergänzt. Da sind zunächst die mit der

Suche nach bestimmten Individuen verbundenen Identifikationsmittel: Steckbriefe und Haftbefehle, die häufig per Telegraph um die Welt gesendet werden (☞ 10). Dann gibt es Passagierlisten, die zum Beispiel in Yokohama zur Identifikation von Passepartout dienen. Schließlich fungieren die mündlichen Beschreibungen, wie Phileas Fogg sie in den britischen Konsulaten von Hongkong und Yokohama abgibt, um Passepartout zu identifizieren, als Passersatz. Auch außerhalb des Romans ergänzen Selbst- und Fremdbeschreibungen häufig den Pass. In vielen Fällen ist zudem der Besitz anderer Papiere, z.B. kontinuierlicher Arbeitsnachweise und Logbücher im Fall von Seeleuten, von zentralerer Bedeutung als der Besitz eines Passes.

In Jules Vernes Roman spielen nicht nur die Pässe oder allgemeiner die Medien der – geglückten oder verfehlten – Identifikation eine besondere Rolle, sondern auch ihre Orte, die Konsulate. Der Pass bedeutet nicht viel ohne den Konsul, der ihn begutachtet. Konsulate als Orte der Identifikation sind deshalb von besonderem Interesse, weil sie die reisenden Personen und die ebenfalls reisenden Identifikationsobjekte, nämlich Steckbriefe, Haftbefehle und Personenbeschreibungen einerseits, Pässe andererseits, in einer zunehmend vernetzten Welt miteinander verbinden. Dabei erweisen sich manche geographische Punkte als besonders signifikante Identifikationsorte – so z.B. die globale Engstelle des Suezkanals (vgl. dazu Huber 2013), wo Fix Phileas Fogg identifizieren und festnehmen möchte (häufiger als die Stadt Suez spielt allerdings Port Said am Mittelmeereingang des Kanals diese Rolle), bevor er das offene Meer des Indischen Ozeans und – nach seiner Reise durch Indien – die Grenzen des Britischen Empire erreicht.

Das Konsulat ist natürlich keine neue Einrichtung im ausgehenden 19. Jahrhundert, doch nimmt seine Bedeutung im Zusammenhang mit größeren Zahlen von Reisenden über weite Distanzen deutlich zu. Nicht nur im Nahen Osten, der Region, in der Phileas Fogg zum ersten Mal mit einem Anliegen an eine dieser Institutionen herantritt, spielten Konsulate eine wichtige Rolle. Doch dort waren sie mit besonderen Befugnissen ausgestattet. Diese Befugnisse waren Teil der sogenannten Kapitulationen, die Europäern im Osmanischen Reich seit dem 16. Jahrhundert besonderen Schutz und Rechte einräumten. Außerhalb des Osmanischen Reichs entwickelten sich die Konsulate ebenfalls zu zentralen Anlaufstellen von Europäern unterschiedlichster Herkunft. Während herausgehobene Reisende mit einem speziellen Konsulatsempfang bedacht wurden, waren die Konsulate gleichzeitig für die Identifikation blinder Passagiere und anderer mittelloser Globetrotter verantwortlich. Die Konsulate fungierten zudem einerseits, wo auch immer man sich befand, als immer gleich strukturierte Institutionen, andererseits nahmen sie gewisse lokale Eigenheiten an. Diese Synthese von Entsendungs- und Gastland wurde in der Botschaftsarchitektur häufig besonders deutlich, doch sie konnte auch in den Abläufen der Konsulate als Relais-Stationen zwischen Heimat und Fremde durchaus eine Rolle spielen. Zudem waren die Konsulate nicht nur mit ihrem Ursprungsland, sondern auch mit anderen Konsulaten durch Korrespon-

denz und die Zirkulation von Angestellten verbunden. Konsulate entwickelten sich in den letzten Dekaden des 19. Jahrhunderts also in mehrerer Hinsicht zu globalen Orten. Die britischen Konsulate fungierten zudem als Repräsentationsorte des British Empire entlang der *All Red Route* und darüber hinaus. Sie entwickelten sich auch außerhalb des British Empire häufig als strategische Orte imperialer Einflussnahme und als Barometer imperialer Allianzen und Konflikte.

Auch in Jules Vernes Roman sind die Konsulate die zentralen Schaltstellen, wenn es um Identifikation geht. Phileas Fogg geht nicht nur in Suez, Aden und Bombay an Land, um seinen Pass im Konsulat stempeln zu lassen, sondern er sucht auch in Hongkong und Yokohama auf der Suche nach Passepartout die britischen und französischen Konsulate auf. In diesen Städten muss er gleich bei zwei Konsulaten vorstellig werden, da Passepartout französischer Staatsbürger ist, aber in Großbritannien lebt und angestellt ist. Solche Fälle multipler Identitäten sind im Zeitalter größerer Beschleunigung und Reisetätigkeit keine Ausnahme und tragen zur Komplexität von Identifikation bei, mit der die Konsulate besonders in Hafenstädten umgehen müssen.

Nicht nur aufgrund dieser multiplen Identitäten steht Identifikation im Roman mehr als einmal auf dem Spiel. Passepartout kann immer noch gerade rechtzeitig identifiziert werden, um Fogs Wette nicht zu gefährden. Ein zentraler Erzählstrang des ganzen Buchs beruht zudem auf der Fehlidentifikation von Fogg durch den Detektiv. Der Pass spielt dabei eigentlich eine periphere Rolle im Papiersdschungel – weder kann Fix mit Fogs Pass viel anfangen, noch verfügt Passepartout über ein solches Dokument, wenn es hart auf hart kommt. Wichtiger sind die globalen Orte, an denen die Pässe und andere Identifikationsmedien ausgewertet werden können und die Information weiterverwendet und weitergeleitet wird. Die Papierspuren von Reisenden werden also nur in Kombination mit den institutionellen Netzen, mit denen die Dokumente verbunden sind, lesbar.

10. Telegraphie und Nachrichtenübermittlung

VOLKER BARTH

Geo-/Kapitelindex: Suez (Kap. 6)

In den *80 Tagen um die Welt* sind die revolutionären technischen Erfindungen des 19. Jahrhunderts und insbesondere die Telegraphie allgegenwärtig. Obwohl diese 1872, dem Jahr der Handlung (vgl. ATW, Kap. 1, 12), bereits auf eine 35-jährige Geschichte zurückblickt, ist die elektrische Sprechanlage im Haus von Phileas Fogg ebenso außergewöhnlich wie bemerkenswert (vgl. ATW, Kap. 2, 15). Das Gerät symbolisiert den Reichtum, die Modernität und die Weltgewandtheit des britischen Gentleman. Die hausinterne Leitung verringert die Distanz zu seinem neuen und bald schon kongenialen Diener Passepartout und Fogg weiß, wovon er redet, als er abends im Reform Club ruhig und bestimmt feststellt, dass die Erde im Schrumpfen begriffen sei (vgl. ATW, Kap. 3, 21). Auch der Fluchtraum für Verbrecher wie James Strand schwindet stetig, da dessen Beschreibung dank des Telegraphen unmittelbar nach dem ruchlosen Bankraub im gesamten Vereinigten Königreich bekannt gemacht wird (vgl. ATW, Kap. 3, 18). Dank des in den 1870er Jahren weltweit operierenden Telegraphennetzes kann jede Nachricht in beinahe jeder Stadt verbreitet werden. Die Tageszeitungen, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine spektakuläre Expansion erleben, sammeln die Neuigkeiten aus aller Welt. So lässt sich der Held der Erzählung von der Lektüre des *Morning Chronicle* zu seinem waghalsigen 80-Tage-Plan inspirieren (vgl. ATW, Kap. 3, 22). Kaum ist die Wette zwischen den Freunden aus dem Club geschlossen, erfährt dies die Welt auch schon durch die Presse (vgl. ATW, Kap. 5, 31).

Fogg bricht unverzüglich auf und seine Reise verläuft reibungslos, bis er in Suez durch eine Telegraphennachricht vor unerwartete Probleme gestellt wird. Eine Depesche über den heißen Draht wird zur Initialzündung für die vielfältigen nachfolgenden Verwicklungen:

Suez an London
Rowan, Polizeipräsident
Präsidium, Scotland Yard
Verfolge Bankräuber Phileas Fogg.
Sofort Haftbefehl nach Bombay senden (Britisch-Indien).
Fix, Kriminalinspektor (ATW, Kap. 5, 35)

Die Nachricht des übereifrigen Detektiv Fix (☞ 14) ist, ebenso wie der gesamte Roman, ein Kind ihrer Zeit. Gerade einmal drei Jahre zuvor, 1869, wurde der

Suezkanal eröffnet, der Fogs schnelle Weltumrundung überhaupt erst virtuell möglich gemacht hatte. Gleichzeitig mit der Schiffspassage entstand eine neue Telegraphenlinie und bereits 1870 war beinahe ganz Ägypten telegraphisch erschlossen. Die enge Anbindung an das Netz der bis dato noch informellen britischen Kolonialmacht avancierte schnell zur wichtigsten Verbindung ins Ausland (☞ 9).

Zum Glück für Fogg und Passepartout sind nicht alle Übertragungsmittel so schnell wie der Telegraph. Der vom Detektiv angeforderte Haftbefehl, der mit der Post versandt werden muss, verpasst die Protagonisten ein ums andere Mal (vgl. ATW, Kap. 8, 51, 63). Die große Geschwindigkeit des Telegraphen erweist sich jedoch nicht immer als Vorteil für Fogg und seine Mitstreiter. Manchmal waren die Leitungen, so wie in Indien, ihrer Zeit allzu sehr voraus. Zu Unrecht vermelden sie den britischen Zeitungen die Fertigstellung einer Eisenbahnstrecke (vgl. ATW, Kap. 11, 74), was vom Erzähler lakonisch kommentiert wird: »Zeitungen ähneln jenen Uhren, die partout immer ihrer Zeit voraus sein wollen.« (ATW, Kap. 11, 75) Der gehetzte Fogg muss sich daraufhin auf einem Elefanten durchs Land schlagen, während der ungeduldige Fix immer noch auf seinen Haftbefehl wartet, obwohl er doch die britischen Behörden aus Kalkutta erneut telegraphisch verständigt hat (vgl. ATW, Kap. 15, 113). Dies ermöglicht ihm die 1868 gegründete *British-Indian Submarine Cable Company*, die im Juni 1870 eine direkte Verbindung zwischen Großbritannien und Indien eröffnete.

Ähnlich verhält es sich mit den Telegraphenleitungen im Fernen Osten. Auch hier profitiert Fix von der erst unlängst installierten Verbindung zwischen Singapur und dem chinesischen Festland (vgl. ATW, Kap. 16, 120). In den Jahren zwischen 1865 und 1870 wurde die Strecke von Shanghai nach Beijing und Hongkong sukzessive verkabelt. Zur gleichen Zeit verlegten Ingenieure Kabel zwischen Singapur und Darwin bzw. Singapur und Kalkutta. Beides geschah im Auftrag der *Eastern Extension Telegraph Company*, die ein Telegraphenmonopol über den gesamten asiatischen Raum südlich von Shanghai besaß. Das Gebiet nördlich der chinesischen Metropole oblag der *Great Northern Telegraph Company*, die jedoch gegen Ende des Jahres 1870 ihr Netz entgegen den bestehenden Absprachen nach Shanghai verlängerte. Erst dadurch gelingt es dem Detektiv, die britischen Behörden über den Aufenthaltsort eines bestimmten Passagiers der *Rangoon* zu unterrichten, bevor das Dampfschiff in Hongkong anlegt.

Die Abenteuer von Fogg, Passepartout und ihrer neuen Weggefährtin Frau Aouda bleiben auch in den Vereinigten Staaten aufs Engste mit der bahnbrechenden Erfindung des Telegraphen verbunden. Welch reißenden Absatz die durch die elektrischen Kabel übermittelten Nachrichten finden, erfährt die kleine Gruppe bereits in der Eisenbahn von der West- an die Ostküste Nordamerikas, deren Wagons beständig von Zeitungsverkäufern mit den neuesten Ausgaben durchquert werden (vgl. ATW, Kap. 26, 207). Als in Fort Kearney der Zug auf Grund des Überfalls der Sioux ausfällt (☞ 71), wird die Ersatzlokomotive per Telegraph ange-

fordert (vgl. ATW, Kap. 30, 249). Die transkontinentale Linie, für die ein Konsortium der *Western Union Telegraph Company* mit diversen Partnerfirmen verantwortlich zeichnete, durchzog seit 1861 das Land zwischen den beiden Küsten. Die Verbindung folgte dabei nahezu ohne Abweichungen derjenigen Strecke, die auch Jules Vernes Helden zurücklegen: Via dem kalifornischen Sacramento ging es nach Carson City und Salt Lake City im Staat Nevada und von dort nach Omaha, Nebraska, und St. Joseph, Missouri, wo die Linie an das bereits etablierte Ostküstennetz angeschlossen wurde. Die transkontinentale Eisenbahnverbindung, die Fogg und seine Gefährten benutzen, existierte dagegen erst seit 1869. In diesem Jahr waren am 10. Mai in Promontory Summit, Utah, die Gleise der *Central Pacific* und der *Union Pacific Railroads* zusammengeschlossen worden. Gleichzeitig mit der Einschlagung des letzten, goldenen Nagels ging ein einheitliches, kontinentales Telegraphennetz für die gesamten USA in Betrieb.

Ob sich die Protagonisten während ihrer Reise dieses Sachverhalts bewusst sind, bleibt ein Geheimnis. Vielleicht liest Phileas Fogg wenige Tage vor Ablauf seiner Wettfrist genüsslich die Zeitungsberichte, welche die Verhaftung von James Strand – dem Bankräuber, mit dem Detektiv Fix ihn immer noch verwechselt – zusammen mit dem Steigen von Fogs Wettquote vermelden (vgl. ATW, Kap. 36, 290). Vom kollektiven Wettfieber ergriffen, kabelt »die englische Gesellschaft« Depeschen hinaus in die Welt, in der Hoffnung, Neues vom englischen Reisenden zu erfahren (vgl. ATW, Kap. 36, 291). Konkrete Informationen erhält sie jedoch erst vier Tage später. Diesmal ausnahmsweise nicht per Telegraph, sondern durch Fogs termingerechte Rückkehr in den Reform Club.

11. In 70 Tagen um die Welt. Testlauf für den internationalen Postverkehr

Während Phileas Fogg schon 1872 in 80 Tagen um die Welt reiste, brauchte eine Postkarte noch 1878 volle 110 Tage. 1888 hatte die Post dann Foggs Rekord geschlagen: Im September berichtete die Zeitung *Phare de Port-Saïd et du canal de Suez*, dass eine Karte in nur 70 Tagen, also gut zwei Monaten, um die Welt gereist war (vgl. Abb. 1 und Übersetzung). Auch die Reise der Postkarte, die zwar nicht als explizite Wette, aber dennoch spielerisch konzipiert war, nahm London als Ausgangspunkt und wurde über Brindisi, Suez, Hong-Kong, San Francisco und New York, also auf einer ganz ähnlichen Route wie die Reisenden im Roman, um die Welt geschickt. Im Gegensatz zu Phileas Foggs Weltreise war diejenige der Karte noch dazu recht günstig und kostete nur 35 Centimes.

Nicht nur die Weltreisen von Personen hatten also im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Nachrichtenwert, sondern auch die von Objekten – besonders, wenn sie die Kombination von Beschleunigung und Vergünstigung des Postverkehrs, für viele Zeitgenossen ein zentrales Symbol des Globalisierungsschubs um 1900, vor Augen führen konnten. Der Allgemeine Postvertrag von 1874 regelte zum ersten Mal die internationale Zusammenarbeit der verschiedenen Postregime und ermöglichte die weltumspannende und vor allem zügige Zustellung, von der auch die weltreisende Postkarte profitierte. Trotz der Standardisierungen durch Postvertrag und weitere Abkommen war der Kartenversuch wie auch Phileas' Wette natürlich nicht bis ins Einzelne planbar, sondern von Zufällen abhängig. So war es vermutlich Glückssache, dass die Karte von Hongkong auch wirklich zurückgeschickt wurde.

Zwar werden im Zeitungsausschnitt die Wege der Postkarte selbst klar benannt, doch bleiben andere Routen im Dunkeln: Interessant wäre es, die Wege der Nachricht selbst um die Welt zu verfolgen. Ob sie es mithilfe der großen Nachrichtenagenturen oder anderer Berichterstattungen von London nach Port Saïd geschafft hat? Ebenfalls offen bleiben in der kurzen Notiz Text oder Motiv der Postkarte. Die Zeit zwischen den beiden Weltreisen 1872 und 1888 zeichnete sich durch den Aufstieg der Postkarte zum Massenmedium aus. Bereits in den 1860er Jahren verbreitete sich das Medium Karte, doch war die Idee, Nachrichten ohne Umschlag zu senden, auch von Protest begleitet; es haftete ihr der Geschmack der Indiskretion an. Noch 1888 waren nur die wenigsten Postkarten Ansichtskarten. Das würde sich in den nächsten Jahren ändern und es wurde nun eine beliebte Touristenbeschäftigung, Ansichtskarten auf Dampfern den umgekehrten Weg – nicht in die Fremde, sondern nach Hause – reisen zu lassen.

VALESKA HUBER

Abb. 1: »Le Tour du monde«,
Phare de Port-Saïd et du canal de Suez
 (22. September 1888).



Reise um die Welt

Ein Scherzbold aus London war auf die Idee gekommen, eine Postkarte über Brindisi und Suez bis nach Hongkong zu schicken, verbunden mit der Bitte, sie an seinen Absender in London via San Francisco und New York zurückzuschicken. Die Postkarte hat für diese Strecke 40 Tage weniger gebraucht als noch vor 10 Jahren. Sie hat 70 Tage gebraucht und die Reise hat nur 35 Centimes gekostet (3 ½ Pence), obwohl die Karte durch so viele verschiedene Hände gegangen war und eine Strecke von 30.000 Kilometer zu See und zu Land zurückgelegt hatte.

12. Vom Schweben des Ballons

JULIA ANSLIK UND VICTOR ANDRÉS FERRETTI

Geo-/Kapitelindex: Aden (Kap. 9)

Es ist eine Signatur literarischer Texte, dass man diese nur selten chronologisch, nach Erscheinungsjahr geordnet liest, sondern vielmehr kreuz und quer. Wenn man etwa zuerst *Romeo and Juliet* gelesen hat, dann werden Pyramus und Thisbe (vgl. Ovid 1994 IV, 55–166) zu Nachfahren dieser »star-cross'd lovers« (Shakespeare 1984 I, 6). In ihre Metamorphose hat sich gleichsam ein veronesisch-bandelionisches Fatum eingetragen, das Ovid nicht hat voraussehen können. Jorge Luis Borges hat auf diese Eigenart hypertextueller Relation bereits in seinem Aufsatz »Kafka y sus precursores« (»Kafka und seine Vorläufer«, 1951) hingewiesen.

Nicht minder wesentlich ist die Begebenheit, wenn sich zwischen Buchstaben »apokryphe« Bilder einschleichen, wenn also Zuvor-Gesehenes/-Imaginiertes Druckerschwärze tüncht. So ist ein oft gegen Verfilmungen von Romanen eingebrachtes (literaturwissenschaftliches) Aber, dass diese die Imagination beeinflussten, wenn z.B. Sherlock Holmes unversehens Robert Downey Jr. »ähnl« (oder Anthony Perkins Josef K.). Und auch in Fällen, da es um historische Personen geht, kann frappieren, dass eine Gertraud (genannt: Traudl) Junge Augen hat wie Alexandra Maria Lara. So sehr in Fiktionen Selektiertes eine Textumwelt konturieren und damit gewisse »Bezugsfelder« erzeugen kann (Iser 1993, 24–27), so sehr können Bilder eine Textwelt umprägen und hierdurch kontextualisieren.

Ein bezeichnendes Beispiel dieser intermedialen Überlagerung ist die absente Ballonfahrt in Jules Vernes *In 80 Tagen um die Welt*. Im Roman selbst steigt ja kein Ballon empor, vielmehr wird im 32. Kapitel dieses Reisemittel für die abschließende Ozeanüberquerung flugs verworfen:

Trotzdem musste ein Weg gefunden werden, wie sie den Atlantik per Schiff überqueren konnten. Es sei denn, sie wollten es im Ballon versuchen, was höchst abenteuerlich gewesen wäre und außerdem nicht durchführbar. (ATW, Kap. 32, 266)

Gleichwohl »ballont« es seit längerem im Roman, gehört dieses Luftfahrzeug als Supplement zu dessen Imaginärem. Spätestens seit Michael Andersons *Around the World in 80 Days* (USA 1956) wird Phileas Fogg nämlich zum Aeronauten (☞ 13). Etwas, was auch weitere Adaptationen wie Buzz Kuliks Miniserie (USA 1989) oder Frank Coracis Weiterführung (UK/Irland/BRD 2004) beibehalten (☞ 28, 57). So nimmt es nicht wunder, dass neuere Übertragungen von Vernes Text auf den Ballon als Titelmotiv des Buchs zurückgreifen, welcher mittlerweile gleichsam zum

Imaginarium des Romans gehört, wie auch der Klappentext der Ueberreuter-Klassiker-Ausgabe von 2009 kundtut:

Eine Wette treibt den Engländer Phileas Fogg mit seinem Diener Jean um die Welt: Mit Zug, Schiff, Ballon und sogar per Elefant sind sie unterwegs, um in genau 80 Tagen wieder in London zu sein (ATW 2009b, o.S.).

Nun wäre das alles nicht mehr als eine Anekdote, wenn nicht das Schweben des Ballons über dem Text eine Dublette anzeigte. So hat Verne zwei explizite Ballonfahrten verfasst: die Erzählung *Ein Drama in den Lüften* (*Un drame dans les airs*, 1874) – zuerst 1851 als *La Science en famille. Un voyage en ballon (Réponse à l'énigme de juillet)* erschienen – und den Roman *Fünf Wochen im Ballon* (*Cinq semaines en ballon*, 1863), der die »Außergewöhnlichen Reisen« (»Voyages extraordinaires«) einläutet. Während ersterer als eine aeronautische »Pathographie« gelesen werden kann, geht es in dem zweiten Ikarus-Text um eine imperialistische Ballonfahrt, die mit den *80 Tagen*, so der Vorschlag, zusammengelesen werden kann.

In Vernes Debütroman wird eine Ost/West-Überquerung Afrikas im Jahre 1862 mittels Heißluftballon erzählt. Drei Briten unter der Leitung eines Samuel Fergusson erkunden auf den Spuren der Nilquellen das Innere Afrikas aus der Vogelperspektive von Sansibar zum Senegal. Die aeronautische Imagination Vernes inspiriert sich dabei an Expeditionen von Afrika-Forschern in der Mitte des 19. Jahrhunderts wie Burton, Speke und Barth. Bezeichnend ist, dass seine Exploration geographische Leerstellen (s.v. Nilquellen) besetzt, wobei er – Jörg Dünnes Schema der frühneuzeitlichen »kartographischen Imagination« (Dünne 2011, 372) auf das 19. Jahrhundert applizierend – kartographische Parameter (Afrika-Karte), erzählte *parcours* (Expeditionsberichte) sowie fingierte Raumerfahrung (kolonial Imaginäres) zusammenflecht. Die Karte als »Zeigfläche« (Stockhammer 2001, 280) lädt förmlich ein, am Leitfaden faktualer Expeditionsberichte imaginär exploriert zu werden, womit die *Fünf Wochen im Ballon* im Sinne einer »kartographischen Fiktion« lesbar werden, wie man sie auch bei Vernes Zeitgenossen Karl May vorfände (vgl. Jürgens 2006, 168). Verne schreibt sich dieser Art in den kolonialistischen Wettlauf um Afrika ein, ohne seinen Schreibtisch hierfür verlassen zu müssen. Sein Roman wird so zu einem *immutable mobile* (vgl. Latour 1987, 215–257), in dem Geoinformation nicht nur fiktional verfügt, sondern auch medial verfügbar wird. Der Ballon ermöglicht dabei neue sowie andere Perspektiven auf ein sich im Schreibprozess befindliches Territorium, was sodann die Coda des Romans insinuiert:

Das Ergebnis der Reise des Dr. Fergusson bestand zunächst einmal darin, aufs Genaueste die geographischen Informationen zu überprüfen, die durch die Herren Barth, Burton, Speke und andere aufgenommen wurden.

Dank der derzeitigen Expeditionen der Herren Speke und Grant, Heuglin und Munzinger, die zu den Quellen des Nils vordringen bzw. dem Mittelpunkt Afrikas zustreben, werden wir in Kürze wiederum Dr. Fergussons Entdeckungen in diesem unermesslichen Landstrich überprüfen können, der sich zwischen dem 14. und dem 33. Längengrad erstreckt. (FWB 1863, 259)

Die aeronautische Imagination nutzt hier also nicht nur den Spielraum geographischer Vagheit imaginär aus, ihre Entdeckungen werden selbst zu einer verifizierbaren, sprich nachlesbaren Geotextur.

Und an dieser Stelle wird die Absenz der Ballonfahrt in *80 Tagen um die Welt* evident. Denn im Gegensatz zu Samuel Fergusson ist Phileas Fogg kein Erderkunder, vielmehr ein Erddurchmesser. Ihm geht es nicht darum, die Welt zu vergrößern, gar neue Welten zu erschließen, sondern um eine, nämlich *seine* vornehmliche Empire-Welt, deren ›Radius‹ er mit den Transportmöglichkeiten seiner Zeit takten möchte. Und hierfür bedarf es keines digressiven Ballons. Was die absente Ballonfahrt mithin anzeigt, ist ein Verzicht auf Welterfahrung, die stattdessen durch Reisepraxis ersetzt wird. Foggs an der Oberfläche angesiedelter Fahrplanfetisch wird hierdurch ominös: *fog* als Erdwolke und Welt als Erdellipsoid.

Womit man wieder bei den Buchumschlägen wäre, genauer bei der Erstausgabe von 1873, auf der nicht von ungefähr eine Ellipse das Bildzentrum ausfüllt – ein Ballon, der eigentlich ein Globus ist, dessen Weltgehalt in den *80 Tagen um die Welt* gerade fehlt.

13. Filmbilder (I). Im Ballon

In Frank Coracis *Around the World in 80 Days* aus dem Jahr 2004 (☞ 57) stößt die Gruppe bereits in Paris auf die ersten ernstzunehmenden Schwierigkeiten der Reise, aber mittels Pinsel, einer Leinwand sowie ein paar Farbtöpfen, die er sich bei Vincent van Gogh ausborgt, entledigt sich Passepartout (Jackie Chan) in einer Galerie vorerst aller Widersacher und ermöglicht die fluchtartige Abreise aus Frankreich in einem Heißluftballon (Abb. 1, ☞ 12).

Steve Coogan verkörpert Phileas Fogg nicht mit der Distinguiertheit wie David Niven, sein berühmter Vorgänger in der Rolle des exzentrischen Londoners. Niven präsentiert in der Filmfassung von 1956 (Regie: Michael Anderson) einen Phileas Fogg, der allen Widrigkeiten zum Trotz stets seinen Tugenden treu bleibt. Im Bild (Abb. 2) ist ein Mann zu sehen, der korrekt, unerschrocken und noch in luftigen Höhen auf einen gewissen Lebensstandard erpicht ist. Bei der Ballonfahrt durch die Alpen wird *en passant* Schnee von einem Gipfel aufgelesen, um den Sekt für die lange Reise zu kühlen – diese *britishness* verweist auf den von Niven später ebenfalls verkörperten James Bond (☞ 28).

SVEN PÖTTING



Abb. 1/2: Screenshots aus Frank Coracis und Michael Andersons *Around the World in 80 Days*.

14. Inspektor Fix

ARNDT NIEBISCH

Geo-/Kapitelindex: Bombay (Kap. 10)

Ohne dies direkt zu bemerken, trifft Phileas Fogg in Bombay auf die ersten ernstzunehmenden Schwierigkeiten bei seiner Reise. Allerdings haben diese Probleme nichts mit unterbrochenen Schienensträngen oder Verspätungen durch Stürme zu tun, sondern werden vom britischen Polizeiapparat verursacht, der ebenso global verschaltet ist wie der Weltreisende. In der indischen Metropole tritt nämlich der Kriminalbeamte Fix auf den Plan, der Phileas Fogg als Bankräuber festnehmen will.

Der Grund für die von Fix geplante Festnahme ist eng mit der Wette um die Weltreise verbunden. Zu Anfang des Romans, noch in Fogg's Club in London, wird die Diskussion um die lückenlose, globale Ausbreitung moderner Transportmittel durch die Meldung eines Bankraubs losgetreten. Die Zeitungen berichten, wie anscheinend ein Gentleman einen an einem Schalter der Bank of England liegenden Geldstapel von 25.000 Pfund entwendete. Diese dreiste Verletzung des britischen Ehrenkodex hat zur Folge, dass der global vernetzte Polizeiapparat unmittelbar hochgefahren wird, um den Dieb zu fassen (vgl. ATW, Kap. 3). Verne lässt in seinem Roman britische Polizeibeamte an Verkehrsknotenpunkten wie Liverpool, Glasgow, Le Havre, Suez, Brindisi und New York aufstellen, um so die globale Macht des Empires (☞ 47) zu demonstrieren (vgl. ATW, Kap. 3). Die Möglichkeit, den Dieb durch diese weltweite Fahndung zu stellen, wird jedoch kontrovers in Fogg's Club debattiert. Während das Aufsichtsratsmitglied der Bank of England, Gauthier Ralph, natürlich nicht daran zweifelt, dass der Dieb nicht entkommen wird und zusammen mit Fogg auf die Globalisierung von Transportmitteln und Polizeiermittlungen hinweist (»Zweifellos«, antwortete Gauthier Ralph. »Ich teile Mr. Fogg's Ansicht. Die Erde ist kleiner geworden, weil wir sie heute zehn Mal schneller umrunden können als noch vor 100 Jahren. Und dies bedeutet in unserem Fall, dass die Nachforschungen beschleunigt werden.« ATW, Kap. 3, 21), ist sich der Ingenieur Andrew Stuart der Doppelbödigkeit der Globalisierung bewusst und wendet ein, dass dadurch aber genauso die Flucht des Diebes erleichtert werde (vgl. ebd.). Aus dieser Diskussion heraus ergibt sich Fogg's Behauptung, dass die Welt so erschlossen sei, dass man sie in 80 Tagen umrunden könne, und es wird damit die These des kanadischen Medienhistorikers Harold Innis verkompliziert, dass Kommunikationstechnologien essentiell für die Konstruktion von Imperien sind (vgl. Innis 2007, 26), da Verne klar zeigt, dass die Ausbreitung von Transportsystemen nicht nur zur Kontrolle, sondern auch zur

Subversion von Machtsystemen dienen kann (vgl. dazu ausführlicher Niebisch 2009, 101–109). Der Bankraub wird jedoch nach dieser Bemerkung kaum mehr von den Clubmitgliedern erwähnt, aber das Verbrechen soll für Fogg keine Nebensache bleiben. Spätestens in Bombay wird ihn die globale Polizeifahndung wieder einholen, weil der Kriminalbeamte Fix hofft, Fogg dort auf dem Boden der britischen Krone als eben jenen Bankräuber festnehmen zu können.

Fix, der seine Position in Suez eingenommen hat, gehört zu diesen weltweit aktiven Kriminalbeamten, die ausgesendet wurden, um den Bankräuber zu fassen. Der Inspektor wartet in Suez nun nur darauf, Fogg abzufangen, denn er vermutet, dass diese Weltreise, von der ausführlich in der Presse berichtet wird (☞ 7), keine andere Funktion habe, als zu vertuschen, dass Fogg der flüchtige Dieb sei (vgl. ATW, Kap. 8). In Suez kann Fix aber den dort ansässigen britischen Konsul nicht davon überzeugen, Fogg an der Fortsetzung seiner Reise zu hindern (vgl. ATW, Kap. 7). So gescheitert, ist er sich jedoch sicher, Fogg in Bombay als einem zentralen Ort des britischen Empires stellen zu können (vgl. ATW, Kap. 8).

Fogg und Fix erreichen auf dem gleichen Schiff, der *Mongolia*, Bombay. Die indische Metropole ist ein Nexus von höchster Konnektivität, der ein zentraler Ausgangspunkt für die britische Expansion in ganz Indien war und zur Zeit von Fogs Reise zu einem bedeutenden Knotenpunkt von verschiedenen Verkehrsmitteln wird (vgl. Dossal 2010). Es ist dabei nicht nur die Eisenbahnlinie über Allahabad nach Kalkutta, auf der Fogg seine Reise fortsetzen soll, sondern auch der im Jahr 1869 eröffnete Suezkanal, der die Bedeutung von Bombay als Seehafen verstärkt (vgl. Holland Rose/Dodwell 1959, 200). Für Fogg ist Bombay auch nichts weiter als eben ein solcher Punkt von höchster Konnektivität. Verne schildert die historische und kulturelle Attraktivität Bombays mit Basaren, Bibliotheken, Moscheen, Kirchen und Tempeln explizit als etwas, das Fogg einfach nicht interessiert.

Phileas Fogg dachte also gar nicht daran, sich Bombays Wunder anzuschauen. Er besichtigte weder das Rathaus, die wunderschöne Bibliothek, die Forts, die Docks, den Baumwollmarkt noch die Basare, Moscheen, Synagogen, armenischen Kirchen oder die herrliche Pagode von Malabar Hill mit ihren beiden polygenen Türmen. (ATW, Kap. 10, 62)

Anstatt sich auf diese Sehenswürdigkeiten einzulassen, verbringt der Weltreisende die drei Stunden Aufenthalt in Bombay lieber in einem Restaurant, das folgerichtig am Bahnhof liegt und so Teil des weltumspannenden Transportsystems ist. (»Phileas Fogg verließ die Passbehörde, begab sich in aller Ruhe zum Bahnhof und bestellte sich ein Abendessen.« ATW, Kap. 10, 62)

In Bombay angekommen, begibt sich Inspektor Fix ebenso ohne Umschweife wie Fogg auf seinen Weg. In der Erwartung, dort den Haftbefehl für Fogg abholen zu können, geht er direkt zum Polizeichef von Bombay. Seine Hoffnung wird

jedoch bitter enttäuscht, da das telegraphisch angeforderte Dokument unmöglich schon eingetroffen sein konnte, da es mit der Post (☞ 11) geschickt wird, und so weder Fix noch Fogg überholen kann.

Kurz nachdem Fogg die Mongolia verlassen hatte, ging auch Inspektor Fix an Land und eilte unverzüglich zum Polizeichef von Bombay. Er wies sich als Kriminalbeamter aus, schilderte kurz seinen Auftrag und die Erkenntnisse, die man über den mutmaßlichen Dieb besaß. Ob der Haftbefehl schon aus London eingetroffen sei? ... Er war noch nicht da. Und er konnte ja auch noch gar nicht da sein, weil man ihn erst nach Fogs Abreise losgeschickt hatte. (ATW, Kap. 10, 63)

Fix' bittere Erfahrung ist, dass es möglich ist, durch Telegraphen ein funktionierendes Transport- und Nachrichtensystem zu konstruieren, dass aber die exekutiven Institutionen des Empires noch nicht in die Protokolle elektrischer Datenkommunikation eingebunden sind (☞ 10). Es kommt zu dem Paradox, dass die Presse mehr oder weniger genau über Fogs Reise berichten und auch den Verdacht publizieren kann, dass es sich bei Fogg um den gesuchten Bankräuber handelt. Trotz dieser globalen Präsenz von Information ist es Fix aber nicht möglich, Fogg zu verhaften, weil Haftbefehle dem Postweg unterliegen und so unmöglich den Weltreisenden einholen können, da seine Reisegeschwindigkeit nur durch den Telegraphen übertroffen werden könnte. Was dabei deutlich wird, ist, dass Haftbefehle noch keine Informationen, sondern wirkliche Objekte sind, die nicht als Signal kodiert durch Hochgeschwindigkeitsdatensysteme geschickt werden können. Sie sind ebenso unaustauschbar wie die Individuen, die durch sie verhaftet werden sollen. Die spielerische Natur, die der Faszination des globalen Netzwerks und natürlich auch der Wette unterliegt, gilt nicht für den juristischen Diskurs, da dieser das virtuell in Karten und Kursbüchern abgebildete und durch Telegraphen verschaltete Netzwerk noch nicht vollständig als Realität anerkennt.

Dieser Umstand bedeutet für Fix, dass Fogg an seiner Weiterreise nicht durch die virtuell präsente Macht der britischen Krone gehindert wird, sondern an Ort und Stelle dingfest gemacht werden muss; im Folgenden soll Fix ständig damit beschäftigt sein, Fogg eine Falle nach der anderen zu stellen, um ihn zumindest für so lange an einem Ort festzuhalten, bis die Post sie einholen kann. Er beginnt damit in Bombay und wendet sich besonders Passepartout zu, denn die Unterschiede zwischen Fogs und Passepartouts Reiseangewohnheiten sind gravierend. Während Fogg die Weltreise für sich als ein Durchqueren eines quasi virtuellen Raumes konzipiert, der nur aus Transportmitteln und Passbüros besteht (☞ 9), möchte Passepartout etwas erleben (☞ 65). Der Diener verlässt ständig den virtuell konstruierten Raum des Weltnetzwerkes (☞ 5) und Fix spekuliert darauf, dass Passepartout bei seinen Exkursionen in der unkalkulierbaren Friktion des Territoriums hängen bleibt. Dies ist auch genau der Grund, wieso Fix durch Passepartout in Bombay die Reise behindern kann. Passepartout benimmt sich in Bombay, im

Gegensatz zu Fogg und Fix, durchaus als ein Tourist, und es verschlägt ihn bei seiner kleinen Expedition in eine Pagode, zu der Christen jedoch der Zutritt untersagt ist, und die auch nicht mit Schuhen betreten werden darf. Passepartouts doppelter Verstoß gegen diese Sitten führt dazu, dass die Priester dem Diener sein basalstes Reisemittel, seine Schuhe, nehmen, und er sich nur mit Gewalt durch Tritte und Fausthiebe befreien kann, um sich barfuß auf die Flucht zu begeben (vgl. ATW, Kap. 10). Diesen Konflikt, der sich im Territorium Bombays entfaltet, wird Fix zum Anlass nehmen, um die Priester des Tempels anzuregen, gegen Passepartout Strafanzeige zu erstatten (vgl. ATW, Kap. 15). Dies hat zur Folge, dass Fogg und Passepartout nach ihrer Indiadurchquerung in Kalkutta vor ein Strafgericht gestellt werden (vgl. ATW, Kap. 15). Die Verurteilung von Fogg und Passepartout hat jedoch nicht den von Fix gewünschten Erfolg. Fogg zahlt einfach die Kautions und die Reise geht weiter (vgl. ATW, Kap. 15). Fix bleibt bei dieser Angelegenheit allerdings noch anonym, was er nutzt, um Passepartout immer wieder in Schwierigkeiten zu verwickeln (vgl. ATW, Kap. 19). Fix wird so zu einem ständigen Begleiter von Fogg und Passepartout. Er soll es jedoch erst schaffen, Fogg zu stellen, wenn sie wieder in England angekommen sind.

Die Episode in Bombay ist von großer Bedeutung für die gesamte Architektur des Romans. In Bombay kommt zu dem Rennen gegen die Frist von 80 Tagen noch ein Wettlauf gegen die Post hinzu, um von Fix nicht an der Fortsetzung der Reise gehindert zu werden. Dieses Kapitel betont aber nicht nur den spielerischen Charakter der Reise als Wettlauf, sondern zeigt, wie virtuelle Informationskanäle und tatsächliche Reisewege nicht mehr einfach identisch sind. Während diese Systeme im (rein) postalischen Zeitalter noch im wesentlichen deckungsgleich waren, beginnt durch den Telegraphen eine Infrastruktur implementiert zu werden, die die Welt virtuell erfassen und so ein abstraktes Netzwerk konstruieren kann. Wie Markus Krajewski in seinem Buch *Restlosigkeit* betont, entwickeln sich Medien wie Eisenbahn, Telegraphie, Dampfschiffahrt und Post nicht unabhängig voneinander, sondern müssen, um ein Weltnetzwerk bilden zu können, erst synchronisiert und aneinander angepasst werden (vgl. Krajewski 2006, 24). Vernes Roman beschreibt genau diese Situation, in der diese Technologien noch mit ihren sozio-politischen Kontexten vernetzt werden müssen; die Thematisierung der Inkongruenz von Telegraphen- und Postsystem in *80 Tagen* macht deutlich, dass Jules Vernes Erzählung nicht einfach eine Utopie über die potenzielle Reibungslosigkeit des Weltverkehrs ist, sondern auch klarstellt, wie ein differenziertes System von höchst verschiedenen Infrastrukturen verschaltet werden muss, um das zu erzeugen, was wir Globalisierung nennen.

15. Unter Dampf (I). Die SS *Mongolia*

»[...] Von den sieben Schiffen, die Fogg auf seiner Reise um die Welt verwendet, und den zwei weiteren, die er verpasst, lassen sich immerhin vier historisch nachweisen. Erstens, der Schraubendampfer *Mongolia*, auf der Fogg und Passepartout von Brindisi über Suez und Aden nach Bombay fahren. Die *Mongolia* war ein kombiniertes Segel- und Dampfschiff von 2.799 Registertonnen (bei Verne: 2.800, vgl. ATW, Kap. 6, 36), die 171 Passagiere befördern konnte. Sie war 1865 von Scotts Greenock gebaut und 1888 in Bombay abgewrackt worden. Sie ist das einzige Schiff, das im Roman vorkommt, von dem es eine Photographie gibt. [...]«


BERNHARD SIEGERT (Auszug aus  60)



Abb. 1: SS *Mongolia* (1865–1888).

16. Thugs. Die ›Würger‹

BERND-STEFAN GREWE

Geo-/Kapitelindex: Malagaon (Kap. 11)

Auf ihrer Eisenbahnreise über den indischen Dekkan durchqueren Phileas Fogg und Passepartout das Gebiet der ehemaligen Marathenföderation, die dem Eroberungsdrang der britischen Ostindienkompagnie in drei Kriegen bis 1818 erbitterten Widerstand geleistet hatte (im Gebiet der heutigen Bundesstaaten Maharashtra und Madhya Pradesh). Passepartout kommt aus dem Staunen nicht heraus, mit seinen Augen nimmt man wahr (S. 21), wie an den Zugfenstern gewissermaßen die gesamte exotische Welt Indiens vorbeizieht: Auf Plantagen, wo Kaffee, Muskatnüsse, Gewürznelken und roter Pfeffer angebaut werden, folgen bewundernswerte Tempel und Klosteranlagen und danach ein von Schlangen und Tigern belebter, undurchdringlicher Dschungel. Hier reiht Verne wesentliche Stereotype des europäischen Orientalismus aneinander – exotische Gewürze, architektonische Kunst und die Wildheit des Dschungels –, dann folgt die von Europäern wahrgenommene orientalische Grausamkeit: Nach einem kurzen Halt in »Malligaum« (Malagaon) gelangen die Reisenden in eine Gegend mit blutiger Vergangenheit, weil diese von den Sektenanhängern der Göttin Kali heimgesucht worden sei. In dieser Gegend habe »Feringhea«, der König der ›Würger‹, seine Herrschaft ausgeübt (ATW, Kap. 11, 70).

Diese so genannten ›Würger‹ galten als eine besonders gefährliche organisierte Räuberbande, die rituelle Morde zu Ehren der Göttin Kali begingen. Während man im Französischen im 19. Jahrhundert noch von den »étrangleurs« sprach, hat sich inzwischen die Bezeichnung »Thugs« in den meisten Sprachen durchgesetzt (vgl. den *Brockhaus*, Anon. 1868). Der Begriff stammt ursprünglich aus dem Hindi – »*thag*« bedeutet Dieb (bzw. das Verb »*thugna*« – täuschen) –, und wurde in seiner englischen Schreibweise in die Alltagssprache übernommen.

Unter dem Namen *Thugs* war diese Gruppe wandernder Straßenräuber und Mörder im 19. Jahrhundert weit über Indien hinaus bekannt. Die Thugs gaben sich als Bettler, Kaufleute oder Gaukler aus und begleiteten andere Reisende oft über mehrere Tage, um sie dann nachts mit Seidenschals oder Schlingen zu erdrosseln. Dabei achteten sie darauf, dass keiner der Mitreisenden entkam, und verscharrten die Opfer oft unter den Feuerstellen. Bis in die 1830er Jahre verschwanden immer wieder einzelne Reisende, mitunter aber auch ganze Karawanen spurlos. Auf Grund der eingeschränkten Kommunikationsmittel wurde ihr Ausbleiben oft erst nach Wochen bemerkt und die Recherchen nach ihrem Verbleiben verliefen häufig ins Leere. Die Thugs hinterließen nur sehr wenige Spuren und ermordeten

nur Fernreisende und keine Opfer aus der Umgegend, die man früher vermisst und gesucht hätte.

Für die britische Ostindienkompanie war diese Form organisierter Räuberei ein so ernsthaftes Problem, dass sie eine eigene zentralisierte Polizeieinheit schuf, das *Thuggee and Dacoity Department* (*dacoity* – anglisiert aus Hindustani *ḍakaitī* für bewaffneten Raub) unter der Leitung des Offiziers Wiliam Henry Sleeman (1788–1856).

Die britischen Polizeibehörden sahen in den Thugs eine religiöse Bruderschaft, die die auch von Verne erwähnte Göttin Kali verehrte. Kali ist die Göttin des Todes und der Zerstörung, ihr werden aber auch schützende Funktionen zugeschrieben. Der bekannteste Kali-Mythos ist ihr Kampf gegen den Dämon *Raktabija*: Jedes Mal, wenn es Kali gelang, ihn mit ihrem Schwert zu verwunden und ein Blutropfen oder abgeschlagenes Glied auf den Boden gelangte, erwuchs aus diesem ein neuer identischer Dämon, so dass Kali nichts anderes übrig blieb, als *Raktabija* das Blut auszusaugen und seine Klone zu verschlingen. Deshalb wird Kali mit roter Zunge dargestellt und galt sie den Europäern als eine blutrünstige Göttin. Als solche nach Blut lechzende Göttin taucht Kali als Statue in der Prozession zur Sutte (*Sati*) im folgenden Kapitel 12 wieder auf. Das Erwürgen als bevorzugte Mordtechnik konnte gut mit der Verehrung Kalis in Einklang gebracht werden, da beim Erwürgen kein Blut den Boden berührt. Sleeman und seine Zeitgenossen nahmen daher an, dass die Morde auch religiöse Motive hatten – widersprechende Äußerungen vernommener Thugs ignorierten sie (vgl. van Woerkens 2002).

Bis heute stützen sich die meisten Thuggee-Forschungen auf Sleemans Verhöre mit den verdächtigten Thugs. Die Art ihres Vorgehens, insbesondere die Tötung sämtlicher Mitglieder einer Reisegruppe, machte die polizeiliche Verfolgung und die Überführung der Mörder äußerst schwierig. Mangels Zeugen waren die Briten auf Informationen von Insidern angewiesen, um die Verbrecher zu ergreifen und rechtskräftig zu verurteilen. Erst als die Briten eine Kronzeugenregelung erließen und zum Informantenschutz spezielle Gefängnisse für aussagewillige Thugs errichteten, gelangen ihnen größere Erfolge. Weitere Faktoren, die dazu beitrugen, dass die Thugs in den 1830er und 1840er Jahren nahezu vollständig ausgeschaltet werden konnten, waren ein verbesserter Informationsfluss zwischen den einzelnen Verwaltungen und den formal noch unabhängigen Territorien, aber auch spezielle Gerichtshöfe, die den lokalen indischen Gerichtsherren die Zuständigkeit entzogen.

Sleeman lernte von einem Informanten den speziellen Jargon der Thugs und veröffentlichte ein Wörterbuch: *Ramaseena, or a Vocabulary of the Peculiar Language Used by the Thugs* (1836), das auch Ausschnitte aus Verhören mit Kronzeugen enthält. Einer der Thugs, die von der neuen Kronzeugenregel profitierten, war der erwähnte »Feringhea«, eigentlich *Feringeea*. An seinem Beispiel lässt sich die Rezeptionsgeschichte der Thuggee genauer nachzeichnen: In seiner Veröffentlichung gibt Sleeman in wörtlicher Rede (Sleeman 1836, 192–194) den Bericht des festgenom-

men Feringeea von einem Raubmord bei *Malagow* (Malagaon) wieder. Um seine Glaubwürdigkeit als Kronzeuge zu belegen, hatte ihn dieser zu den vergrabenen Leichen dutzender Mordopfer geführt (vgl. Sleeman 1836, 28–32). Sleemans nur in kleiner Auflage kursierendes Buch wurde im folgenden Jahr von Edward Thornton überarbeitet und in London herausgegeben. *Illustrations of the History and Practices of the Thugs* (1837) erreichte schnell ein breites Publikum und wurde für literarische Bearbeitungen ausgeschlachtet, schon 1839 folgte der Bestseller *Confessions of a Thug* von Philipp Meadows Taylor. Die Hauptfigur, der Antiheld Ameer Ali, wurde nach dem Vorbild Feringeeas gestaltet.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts erlebte dann der internationale Thuggee-Diskurs einen weiteren Höhepunkt: Reisende berichteten von angeblichen Begegnungen mit dem echten Ameer Ali; das Gefängnis mit den inhaftierten Thugs in Oudh (Audh) avancierte zu einer Touristenattraktion und den Besuchern der Londoner Weltausstellung 1851 wurde ein Thuggee als dreidimensionale Darstellung geboten, ähnliche Modelle fanden sich auch in der ethnologischen Ausstellung des British Museum (vgl. Fhlathúin 2004, 36). Auch in den gängigen deutsch- und französischsprachigen Konversationslexika fanden sich Einträge, die den Thuggee-Mythos detailliert schilderten. Der *Große Larousse* (vgl. Anon. 1876) bestätigte Vernes Bemerkung, dass der Thuggee-Kult in Indien noch immer praktiziert werde. Zu seiner Verbreitung trug neben den Printmedien auch die literarische Verarbeitung des Feringeea bei, etwa durch Eugène Sues Feuilletonroman *Le Juif errant* (1844–45) (als Figur »Faranghea«, einem der größten französischen Publikumserfolge des Jahrhunderts. Die populäre Massenzeitung *Le Petit Journal* druckte ab dem 26. August 1866 eine Serie vom Prozess gegen »Feringhea, grand chef des Étrangleurs« (Anon. 1866). In ganzen Spalten und auf Mauerplakaten wurde die Artikelserie des Reiseschriftstellers René de Pont-Jest (1830–1904) schon vor ihrem Erscheinen beworben – ein Novum in der Geschichte dieser Zeitung. Wahrscheinlich hat sich Jules Verne hier inspirieren lassen, wofür gerade auch die identische Schreibweise »Feringhea« spricht (Fhlathúin 2004, 31).

Die Maßnahmen, mit denen Sleeman seine Erfolge gegen die Thugs erzielte, waren auch innerhalb der britischen Verwaltung nicht unumstritten. Kritisiert wurde etwa, dass er die gesamte Familie Feringeeas in Sippenhaft genommen hatte. Nur deshalb ließ sich dieser von zwei Soldaten widerstandslos verhaften (vgl. Sleeman 1804, 67–68). Lakonisch bemerkte Feringeea: »Could I have felt secure that they would suffer none, I should not have been taken« (Thornton 1837, 404f.).

Quellen aus nicht-britischer Herkunft existieren zu den Thugs nicht, so dass alle wissenschaftlichen Befunde sich nur auf einen begrenzten Quellenbestand stützen können. Dabei werden allerdings verschiedene Lesarten zu Grunde gelegt, was zu einer andauernden Forschungsdebatte geführt hat. Im Zentrum der wissenschaftlichen Kontroversen stand unter anderem die Frage, inwieweit es sich bei Thuggee um eine »koloniale Imagination« handelte, die vor allem dazu diente, den Ausbau der Verwaltung und des Militärs zu rechtfertigen (vgl. van Woerkens 2002). Dass

Sleeman und seine Mitstreiter ein persönliches Interesse an der Aufwertung des Problems Thuggee hatten, wird heute kaum mehr bestritten. Die historische Forschung ist sich heute darin einig, dass die Thugs romantisiert wurden und zahlreiche westliche Stereotypen über den Orient bedienten. In jedem Fall aber ließ sich mit dem Kampf gegen Thuggee, gegen die Witwenverbrennung und Kindsmord eine zivilisatorische Aufgabe der Briten in Indien proklamieren. Insofern leistete auch der Diskurs über Thuggee einen wesentlichen Beitrag zur Legitimation des britischen Kolonialismus. Allerdings erwecken einige kulturwissenschaftliche Publikationen den Eindruck, als sei das Phänomen nur ein in den 1830er Jahren entstandenes, hegemoniales britisches Konstrukt (vgl. Chatterjee 1998; Roy 1998). Demgegenüber hat Kim A. Wagner in seiner bahnbrechenden Arbeit nachgewiesen, dass Thuggee bereits im 17. Jahrhundert in einigen Regionen Nordindiens existierte und sich dann im frühen 19. Jahrhundert in andere Gegenden ausdehnte (vgl. Bayly 1996; Singha 1998). Wagner widerlegt überzeugend den Mythos Thuggee: So waren Thugs keine Sektenanhänger Kalis und Thuggee hatte auch keinen religiösen Charakter. Sprachwissenschaftliche Befunde zeigen vielmehr, dass es sich um eine bestimmte Form des Landstraßenraubes handelte, die sich vom Straßenraub (*Dacoity*) durch ihr geheimes Vorgehen, die systematische Täuschung und schließlich die obligatorische Ermordung der Opfer unterschied. Das Erwürgen war dabei keineswegs die einzige Mordmethode, die Thugs benutzten gleichermaßen auch Schwerter, Dolche oder Gift. In die lokale Ökonomie waren die Thugs ebenfalls eingebunden, sie entrichteten (Schutz-)Abgaben an lokale Herrschaften, man findet sie sogar auf zahlreichen Steuerlisten. In sozialer Hinsicht waren die Thugs auch keine Kaste, sondern waren Bestandteil eines größeren militärischen Arbeitsmarktes und dienten in verschiedenen Armeen. Feringeea berichtete beispielsweise, dass er mehrfach in britischen Diensten gestanden hatte. In Friedenszeiten und nach einer Demobilisierung konnte der Lebensunterhalt nicht länger durch militärische Dienste bestritten werden. Im Grunde setzten die Thugs ihre (typisch militärische) Ökonomie der Beutezüge fort. Dass die Hochphase der Thuggee gerade nach dem Ende der Marathenkriege begann, war deshalb mehr als nur ein zufälliges zeitliches Zusammentreffen.

17. Thugs in der Darstellung eines indischen Malers

Eine Gruppe von Thugs (☞ 16) verstümmelt die kurz zuvor ermordeten Mitreisenden einer Karawane, bevor die unkenntlich gemachten Leichen in einen Brunnen schacht geworfen werden. Die bevorzugte Mordmethode der Thugs war das Erdrosseln mit einem unverdächtigen Tuch. Die Körper der Ermordeten wurden häufig unter Feuerstellen verscharrt oder in trockene Brunnen geworfen, wo sie von Hunden oder Wildtieren nicht ausgegraben werden konnten.

Es handelt sich um die Darstellung eines unbekannt indischen Künstlers für einen britischen Offizier (Captain James Paton, Assistent des britischen Residenten in Lucknow/Lakhnau), entstanden zwischen 1829 und 1840.

BERND-STEFAN GREWE



Abb. 1: »Thugs Stabbing the Eyes and Bodies of the Travelers whom they have Strangled, Preparatory to Throwing them into a Well.«

18. Elefant

ROMAN LACH

Geo-/Kapitelindex: »Kholby« (vor Allahabad) (Kap. 11–13)

Den Ort Kholby vor der Station Rothal, an dem die Bahnreise eine nicht einkalkulierte Unterbrechung erfährt, weil die Meldung des *Morning Chronicle* den Abschluss der Strecke von hier nach Allahabad zu früh angezeigt hat wie eine »Uhr[], die partout immer der Zeit voraus sein« (ATW, Kap. 11, 75) will, gab und gibt es ebenso wenig, wie es im Jahr 1872 noch den 10 Jahre zuvor eingestellten *Morning Chronicle* gibt, dessen Meldung und die damit verknüpfte Kalkulation Foggs Wette überhaupt erst veranlasst hatte.

Dies mag man für einen der vielen ›Fehler‹ halten, die in Vernes Romanen im Bereich des Faktischen schon immer gefunden wurden und die Verne selbst merkwürdig gleichgültig gewesen zu sein scheinen, wo er doch zugleich immer wieder stolz auf die »Präzision« seiner Bilder verwies. Man kann aber in der Leerstelle, die von hier bis Allahabad reicht (alle auf dieser Strecke genannten Ortsnamen sind erfunden, vgl. hierzu auch White 2001), von der Reise mit dem Elefanten und der Rettung von Mrs. Aouda, der Witwe des Radja von Bundelkund, auch so etwas wie einen blinden Fleck des Romans sehen, einen undefinierten Bereich des Nicht-Faktischen.

Elefanten tauchen im Werk Jules Vernes mehrfach als begehrte und hochgefährliche Jagdbeute auf, z. B. *Abenteuer dreier Russen und dreier Engländer in Südafrika* (*Aventures de trois Russes et de trois Anglais dans l'Afrique australe*, 1872), *Das Dorf in den Lüften* (*Le Village aérien*, 1901). Die Schilderungen von Elefantenjagden in ihrer eindringlichen Ausführlichkeit und auch Brutalität machen im Werk Jules Vernes, wie Timothy A. Unwin bemerkt, einen ideologisch außerordentlich aufgeladenen Akt aus: »Such action is seen in all its ambivalence, for the urge to demonstrate mastery over nature by destructive behaviour is accompanied by the contrary sense of nature's miraculous wonders, her magical munificence, her immaculate Edenic order.« (Unwin 2005, 22)

Als Transportmittel ist der Elefant in jeder Hinsicht der Ökonomie der Bahn entgegengesetzt. Abgesehen davon, dass es sich bei Kiuni eigentlich nicht um ein Reittier, sondern um einen zum Kampf abgerichteten Elefanten handelt, kauft Fogg ihn auch zu einem völlig überzogenen Preis und anstatt die Landschaft glatt zu durchschneiden, lässt das Gefährt die Reisenden alle Hebungen und Bewegungen am eigenen Leibe spüren (nur Fogg scheint es wieder zu ignorieren).

Ein anderer Indienreisender unter den Figuren Vernes, der bereits im Jahr 1867 – in dem 1881 erschienenen Roman *Das Dampfhaus* (*La maison à vapeur*) – merk-

würdigerweise ohne die Schwierigkeiten mit der Bahn von Bombay nach Kalkutta gereist ist, ist wenig begeistert vom Komfort, den sie ihm bietet:

Geblandet durch den Rauch, den Dampf, den Staub, noch mehr aber durch die Schnelligkeit der Fortbewegung. Ich will die Eisenbahnen nicht lästern, es ist ja Ihr Beruf, solche zu bauen, mein bester Banks; aber sich in das Coupé eines Waggons einzupferchen, als Gesichtsfeld nichts als die Scheiben der Wagenthür zu haben, Tag und Nacht mit einer mittleren Geschwindigkeit von zehn Meilen in der Stunde dahin zu jagen, jetzt über hohe Viaducte in Gesellschaft von Adlern und Lämmergeiern, nachher durch Tunnels in Gesellschaft von Ratten und Fledermäusen, nur an den Bahnhöfen anzuhalten, die einer so aussehen wie der andere, von Städten weiter nichts zu sehen als die Außenseite der Mauern und die oberste Spitze der Minarets, und das Alles unter dem unaufhörlichen Lärmen des Pustens der Locomotive, unter dem Pfeifen des Kessels, dem Aechzen der Schienen und dem Knarren der Bremsen – nennen Sie das etwa reisen? (DD 1882, 18)

Die Lösung, die der Ingenieur Banks dem eisenbahnmüden Maucler anbietet, ist eine wahre Chimäre aus der Beschleunigungsmaschinerie des industriellen Zeitalters, die den Reisenden zum »blinden Passagier« mit bloßem »Durchquerungsinteresse« macht (Sloterdijk 2005, 66), und einer Mimikry der »lokalen Tradition«: ein stählerner, dampfbetriebener Elefant, der einen Konvoi von luxuriösen Wohnwagen (☞ 52) jenseits der ausgetretenen Pfade quer durch den Subkontinent von Kalkutta in Richtung Norden zieht. Auch diese Reisenden sehen sich zu einem Umweg durch die gefährliche, von heimtückischen Wilden bewohnte Region Bundelkund (Bundelkhand) genötigt – wiederum jenen geographisch diffus und fantastisch erfassten Bereich, den Fogg und Anhang per Elefant durchqueren. Hier wird ihr Gefährt von einer stetig wachsenden Horde Elefanten überfallen und zum Teil zerstört, eine der eindrucksvollsten Szenen im Werk Jules Vernes, die von eingehender naturkundlicher und kulturgeschichtlicher Beschäftigung Vernes mit diesem Tier zeugt und beinahe etwas von der Qualität der Walfangschilderungen in *Moby Dick* besitzt (im 17. Kapitel von *Fünf Wochen im Ballon* wird der Elefant tatsächlich mit dem Walfisch verglichen). Bei dem Versuch, Aufständischen zu entkommen, die sich nach der Niederschlagung des Sepoy-Aufstandes gegen die britischen Besatzer im Jahre 1857 mit ihrem (historischen) Anführer Nana Sahib hier verschanzt haben, explodiert schließlich der dampfbetriebene Elefant.

Zieht man noch in Betracht, dass der misanthropische Kapitän Nemo (☞ 36) auf dem Sterbebett, am Ende der *Geheimnisvollen Insel* (*L'île mystérieuse*) seine wahre Identität preisgibt als ein in England erzogener Prinz von Bundelkund (ein Gegenstück zur europäisierten Mrs. Aouda; ☞ 30) – trotz seiner Bewunderung für die Errungenschaften der britischen Zivilisation von Hass gegen die Besatzer seiner Heimat erfüllt –, dann eröffnet sich in der Durchquerung dieses Phantom-Gebiets (in Anlehnung an Cocteau's Benennung des bei der Weltumrundung hinzugewon-

nenen Tags als »jour fantôme« – Cocteau 1951, 179), in dem sich alles zu versammeln scheint, was sich westlicher Kultur und Technik widersetzt, mitsamt der Nötigung zum »rückständigen« Transportmittel des Reitelefanten, auf dieser Reise durch eine – vermeintlich – »ingeräumte Welt« (Sloterdijk 2005, 67) ein widerständiges, negierendes Moment, das durch einen »Fehler in der Kalkulation« hier, wie in anderen Romanen von Jules Verne, höchst bedeutsam sein mag.

19. »Saving a (not so) brown woman from brown men«. Das verhinderte Witwenopfer Aoudas

ANNE BRÜSKE

Geo-/Kapitelindex: Pilaji (Kap. 13)

Als Waise hatte man sie gegen ihren Willen mit dem greisen Radscha von Bundelkhand verheiratet. 3 Monate später war sie bereits verwitwet. Da sie wusste, was für ein Schicksal ihr nun drohte, war sie geflohen. Doch sie wurde bald wieder aufgegriffen und von den Angehörigen des Radschas, die ein Interesse daran hatten, dass sie starb, jenem Opfertod geweiht, dem sie jetzt wohl nicht mehr entrinnen konnte.

(ATW, Kap. 13, 90)

Die hinduistische Praktik des Witwenopfers polarisiert in Europa auch aktuell zwischen kulturellem Relativismus und als universell vorausgesetzten Menschenrechten (vgl. Jarman 2002, 1–2). Dies zeigt ein Blick etwa in aktuelle Fachdiskussionen (vgl. Fisch 2005b; 2007; Schneewind 2007) ebenso wie der Besuch einschlägiger indischer Internetforen. Seit Beginn des Kulturkontaktes zwischen europäischen Eroberern, Händlern und Missionaren und der Bevölkerung des indischen Subkontinents ist *sati* – Sanskrit für »gute Ehefrau«, im Englischen und Deutschen wird damit auch der Akt der (Selbst-)Verbrennung auf dem Scheiterhaufen des verstorbenen Gatten bezeichnet – Gegenstand von Reiseberichten, administrativen, journalistischen und literarischen Texten (vgl. z.B. Major 2007). Die Darstellung dieser Praktik in Texten aus europäischer Feder zeugt meist von einer Mischung aus Faszination und Abscheu angesichts dieser »barbarischen Bräuche« (ATW, Kap. 12, 86). Sie sind Teil eines exotisierenden Orientdiskurses, der trotz evidenten Parallelen zum Feuertod so genannter Hexen und Häretiker in Europa die Zivilisation des Eigenen (Okzident) der exotischen Barbarei des Fremden (Orient) gegenüberstellt (vgl. Banerjee 1999). Dabei sticht insbesondere der Blick des Europäers auf die doppelt unterlegene orientalische Frau ins Auge. Deren Darstellung oszilliert im europäischen Imaginarium zwischen den Polen der erotisch-lasziven Tempeltänzerin und der der Barbarei der indigenen Männer ausgelieferten schönen jungen Witwe: So spielen nicht nur die Koordinaten europäisch vs. indisch, christlich vs. hinduistisch, sondern auch männlich vs. weiblich eine entscheidende Rolle.

Aus historischer Perspektive ist die Witwenverbrennung als weitgehend auf den indischen Subkontinent begrenzte Form der Totenfolge etwa bis ins zweite Jahrtausend v. Chr. zurückzudatieren (vgl. Fisch 2005b; 2005a, 220–221). Der Ursprung

des Rituals scheint in der Kaste der Krieger zu liegen, deren Tradition durch die Priesterkaste der Brahminen sakralisiert und damit anderen Kasten geöffnet wurde (vgl. Fisch 2005a, 249–253). Besondere Verbreitung erfuhr diese Tradition, mit der die einzelne Ehefrau Treue über den Tod hinaus beweisen sollte, um als Gottheit *satimata* verehrt zu werden, vom dritten Jahrhundert v. Chr. bis zum 16. Jahrhundert unserer Zeit (vgl. Fisch 2005a, 224–240). Während der britischen Kolonialherrschaft wurde die Praxis aus Furcht vor Aufständen der Bevölkerung zunächst nur reglementiert: Jede Verbrennung musste anhand von Kriterien wie freiem Willen und Alter der Ehefrau geprüft, registriert und autorisiert werden. Trotz des anschließenden Verbotes der Anstiftung und Beihilfe zum Witwenopfer durch die Briten (1829) und später durch die Verfassung des unabhängigen Indiens (1947) bei hoher Strafe erfährt die Tradition heute in ruralen Gegenden noch Unterstützung: So sind für die letzten 30 Jahre besonders in Rajasthan vereinzelt Fälle von *sati* bekannt, wie z.B. die hochumstrittene Kremation der 18-jährigen Roop Kanwar im September 1987. Unter den wissenschaftlichen Publikationen erregte insbesondere Gayatri Spivaks Aufsatz »Can the subaltern speak?« (1988) wegen der radikalen Verknüpfung marxistischer, postkolonialer und feministischer Perspektiven auf *sati* Aufsehen (vgl. auch Rajan 1993a). Spivak zeigt, wie die britischen Reglementierungsversuche vorrangig dem Überlegenheitsanspruch der Kolonialherren entsprangen, die den meist als passive Opfer dargestellten Frauen kaum Gehör schenkten (vgl. Spivak 1988, 301–306). Prägnant gefasst lautete das Ziel der Briten »saving brown women from brown men« (Spivak 1988, 296), um letztlich die indigenen patriarchalen Ansprüche durch die eigenen und die indigenen Männer durch sich selbst zu substituieren.

Nicht nur kolonialpolitische oder wissenschaftliche Diskurse beschäftigten sich mit der Praktik des *sati*. Bereits der griechische Geschichtsschreiber Diodorus (1. Jahrhundert v. Chr.) sowie frühneuzeitliche europäische Reiseberichte (z.B. Conti [1492] oder Mandelslo [1638–40]) hatten das Witwenopfer thematisiert (vgl. Fisch 2005a, 230–243). Es entwickelte sich zu einem beliebten literarischen Motiv, das epochenabhängig unterschiedlich in der englischen, französischen und, seltener, deutschen Literatur inszeniert wurde (vgl. Figueira 1994; Nussbaum 1996; Betts 1997; Graverol 1997; Seale 2007): Akzentuierte die französische Aufklärung den religiösen Fanatismus der hinduistischen Brahmanen (so Voltaires *Zadig* 1747/48 oder Antoine-Marin Lemierres *Die Witwe von Malabar* [*La veuve du Malabar*] 1770; 22), betonten zeitgenössische britische *sati*-Verarbeitungen die Dämonenhaftigkeit der Witwen, die den britischen Beobachter mit in die Flammen zu reißen drohe, während im 19. Jahrhundert das Motiv des heldenhaften Charakters und der moralischen Überlegenheit des britischen Retters dominiert (vgl. Sabin 1991; Rajan 1993b). Die deutsche Sturm-und-Drang-Literatur feierte hingegen den frei gewählten Liebestod, so z.B. Goethe in *Der Gott und die Bajadere* (1797/1798; vgl. Figueira 1994, 59–60).

Doch zurück zu Phileas Fogg, Passepartout und Mrs. Aouda. Auch *In 80 Tagen um die Welt* verarbeitet das Motiv des Witwenopfers: Vernes *sati*-Récit (Kap. 12–14) stellt – vorbereitet durch die Beschreibung Bundelkhands als von einer »einheimische[n] Bevölkerung«, die »noch geradezu fanatisch den furchtbarsten Bräuchen des Hinduismus [frönt]« (ATW, Kap. 12, 81), bewohnter und von der britischen Zivilisation unberührter Gegend – den heidnisch-barbarischen Charakter des *sati*-Rituals in den Vordergrund: Die die Lücke im kolonialen Eisenbahnnetz per Elefant überbrückenden Reisenden erblicken zunächst eine lärmende, furchterregende Prozession, bestehend aus dem Leichnam des alten Rajahs, besessenen Fakiren, verschlagenen Brahmanen sowie der betäubten, sich aber dennoch wehrenden Witwe Aouda. Im Zentrum der Szene steht als Kontrapunkt zur Schönheit Aoudas die »abscheuliche Statue« (ATW, Kap. 12, 84) Kalis, Göttin des Todes und der Liebe, die Verne als menschenmeuchelndes Monstrum inszeniert und mit der er seinem Tableau ein düsteres – wenn auch keineswegs historisch belegbares – I-Tüpfelchen verleiht.

Der Figur des britischen Würdenträgers Sir Francis Cromarty kommt die Funktion zu, seine (erstaunlicherweise) unwissenden Weggefährten über die Praktik des Witwenopfers aufzuklären, das er als »ein Menschenopfer, aber ein freiwilliges« (ATW, Kap. 12, 86) definiert. Diese »barbarischen Bräuche« seien nur noch in besonders »unwirtlichen Gegenden« (ebd.) wie Bundelkhand üblich, Territorien, die sich dem britischen Einflussbereich entzogen und in denen Ritualmorde an der Tagesordnung stünden (☞ 16). Als Motive für die Entscheidung zum Flammentod nennt Cromarty, den zeitgenössischen kolonialen Diskurs spiegelnd, den extrem misslichen sozialen und wirtschaftlichen Status der indischen Witwen (»ein so grauenhaftes Los« [als misshandelte Witwe]«, ATW, Kap. 12, 86) sowie in seltenen Fällen Liebe oder religiösen Fanatismus (zu den Ursprüngen des Witwenopfers vgl. Fisch 2005a, 328–344). Für den Entschluss Fogs indes ist eben die explizite Unfreiwilligkeit der gegen ihren Willen verheirateten Waisin Aouda entscheidend. So erscheint diese getreu dem Motiv der verfolgten Unschuld als perfektes Opfer, das Jugend, Schönheit, moralische Reinheit und Unfreiwilligkeit in sich vereint (vgl. Kap. 12 u. 13). Damit folgt die Witwenopfer-Erzählung Vernes weder den romantisierenden literarischen Traditionen des deutschen Sturm und Drang noch dem von Diodorus unterstellten Motiv der gerechten Strafe, die das mörderische Ehefrau ereilt (vgl. Fisch 2005a, 217–220), sondern rückt Aouda in viktorianischer Tradition in die Nähe der jungfräulichen christlichen Märtyrerin (vgl. Fludernik 1999, 415–420).

Die Figur der Indigenen Aouda, der einzigen konturierten weiblichen Gestalt des Romans, wirft Fragen nach dem Status des kolonialen weiblichen Subjekts und dem Zusammenspiel von Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit und Hegemonie auf: Analog zu Spivaks Beobachtungen solidarisieren sich hier die »weißen« Männer Phileas Fogg, Passepartout und Sir Francis Cromarty im Namen der westlichen Zivilisation zum Schutz der als hilflos dargestellten »braunen« Frau und vernetzen

so Okzident und Orient in einem *a priori* hierarchisierten Gefüge. Der braune Mann erscheint lediglich in der Rolle des Handlungers der Zivilisierten (z.B. der Elefantenführer) oder aber des despotischen Herrschers (der tote Rajah) und des mörderischen Fanatikers (Fakire und Brahmanen), deren Wirkungsmacht es auszuhebeln gilt. Die Kriterien für »white men [...] saving brown women from brown men« (Spivak 1988, 296) scheinen zureichend erfüllt, zumal Fogg die Gerettete schließlich ehelicht.

Wie aber steht es um die Darstellung Aoudas? Ist diese in die Reihe der namenlosen *satis* einzuordnen, die Spivak in Anlehnung an Gramsci als »Subalterne« identifiziert, d.h. als Personen, denen es verwehrt ist, sich politisch wirksames Gehör zu verschaffen? Auch wenn Aouda aufgrund der ihr verabreichten Drogen zunächst sprach- und willenlos erscheint, inkarniert sie nur eingeschränkt die indigene Subalterne: Vernes *récit* insistiert nämlich zum einen auf ihrem Elite-Status als Angehörige der reichen Minderheit der nahezu »weißen« Parsin, deren Sonderstellung im kolonialen indischen Sozialgefüge bereits Kapitel 11 betont. Zum anderen tritt Aoudas vollkommene kulturelle und sprachliche Assimilierung an die Kolonialmacht – »[...] diese junge Parsin sei durch Erziehung und Bildung in eine Europäerin verwandelt worden« (ATW, Kap. 14, 101) – in Kontrast zur bildhaften Darstellung der Barbarei der Opferprozession. Die Assimilierung gipfelt in der symbolischen Einkleidung der geretteten Aouda in ihrem Stand angemessene europäische Gewänder, die aus der exotischen Prinzessin eine respektable viktorianische Dame machen und sie ihrer eigentlichen Bestimmung restituieren. Erst diese symbolische (Re-)Europäisierung, verbunden mit der respektvollen Anrede »Mrs. Aouda«, verschafft ihr trotz ihrer extremen Zurückhaltung einerseits eine gewisse Autonomie (☞ 30). Diese sowie der vermeintliche Ruin Foggs erlauben es ihr, dem Gentleman die Ehe anzubieten. Andererseits ist diese Reduktion von Alterität (vgl. Chambers 1996, 133) Voraussetzung dafür, dass Fogg seinerseits die so nivellierte ethnische Grenze überschreiten und sie ehelichen kann. Spivaks Analyse müsste insofern für Vernes *sati-Récit* in »white men saving a not so brown woman« umformuliert werden.

Die Eheschließung wäre an sich schon ein krönender Romanschluss (dem zwar der fade Beigeschmack eines Trostpreises anhaftete), suggeriert sie doch die Existenz des Foggischen Herzens, da sich der kühle Weltreisende endlich seinen Emotionen hingibt. Vor allem aber deckt sie den fatalen Irrtum Foggs auf, die Nichteinberechnung der Datumsgrenze (vgl. Magedera/Underwood 2001, 93). Aus zweimal minus – wahnwitzige und zeitraubende Rettungsaktion und ein den geltenden Geschlechter- und ethnischen Normen zuwiderlaufendes Ehegesuch – wird ein finanzielles und emotionales Plus:

Phileas Fogg hatte seine Wette also gewonnen: Er war in 80 Tagen um die Welt gereist. [...] Bei dieser Gelegenheit hatte der exzentrische Gentleman seine fabelhafte Gelassenheit und Präzision unter Beweis gestellt. Ja und? Was hatte er durch die Reise gewonnen? Was hatte er mitgebracht?

›Nichts‹, lautet die Antwort? Dann also nichts, außer einer zauberhaften Frau [...]!
(ATW, Kap. 37, 299)

Die Lücke im kolonialen Eisenbahnnetz, durch die Fogg und Passepartout erst auf die *sati*-Prozession treffen, wird durch die symbolische Vereinigung des britischen Gentlemans mit dem assimilierten kolonialen weiblichen Subjekt geschlossen. In ihrer Eigenschaft als vordergründig ›subalterne‹ Indigene, die es vor den barbarischen indigenen Männern zu schützen gilt, steht Aouda damit zwar gemäß der traditionell weiblichen Metaphorisierung kolonialer Besitzungen als Chiffre für den indischen Subkontinent und dessen bewahrens-werte Assimilierung. Im Gegenzug ergreift sie jedoch, nachdem ihr erneut ein europäisch sanktionierter Handlungsspielraum zuerkannt wird, erfolgreich (!) die Initiative zur Eheanbahnung und tritt aus ihrer subalternen Rolle heraus. Dies allerdings nur, um im selben Moment als »eine[] zauberhafte Frau, die ihn [Phileas Fogg, A.B.] – so unglaublich dies scheinen mag – zum glücklichsten Mann auf Erden machte« (ebd.), wieder im Dickicht der viktorianischen Geschlechtermatrix zu verschwinden. Dem ›braunen‹ Mann indes, aufgegriffen in der Gestalt der ›wilden‹ Indigenen Nordamerikas (vgl. Kap. 29 u. 30 sowie 71, 73), werden fiktionsintern lediglich stereotype und ephemere Nebenrollen zuteil.

20. Sati. Das Witwenopfer (I)

Die folgende, in zwei Teilen (☞ 22) präsentierte Auswahl an historischen und literarischen Dokumenten zum Witwenopfer soll eine kaleidoskopartige Zusammenschau auf die europäische Perzeption und literarische Verarbeitung des Witwenopfers ermöglichen und damit die Sati-Passage in *In 80 Tagen um die Welt* innerhalb des Kräftefelds von Hinduismus, Kolonialismus und Eurozentrismus perspektivieren.

Als Ausgangspunkt dienen in diesem Kapitel zunächst vier in ihrer Wertung des Witwenopfers kontrastierende indische Texte. Diese geben einen (freilich unvollständigen) Einblick in die kulturell-religiöse Verankerung der Praktik. Wenn aufgrund ihres elitären Charakters zwar nicht die Perspektive der Subalternen repräsentiert werden kann, so zielt die Auswahl (vgl. Major 2007, 4f.) auf die Durchbrechung einer exklusiv europäischen Sichtweise zugunsten eines differenzierteren Verständnisses: Die Auszüge aus den religiösen Schriften *Vedavyasasmṛiti* und *Angirasa* stellen das Witwenopfer als Pflicht der Sati (»guten Ehefrau«) dar und betonen dessen Heilswirkung. Das literarische Werk *Kadambari* aus dem 7. Jahrhundert und das *Maharnivana Tantra* verurteilen es hingegen und verdammen es als abergläubisch, fanatisch oder aufgrund der Göttinnenähnlichkeit der Frau frevelhaft.

ANNE BRÜSKE

Vedavyasasmṛiti

[...] a good wife should renounce all pleasures as long as her husband would be about in a distant country. The widow of a Brahmana should either immolate herself in the fire with the corpse of her deceased husband or observe a lifelong vow of brahmacaryam from that date.

Angirasa

[...] for all women there is no other duty but falling into the funeral pyre when the husband dies [...] she who follows her husband into death dwells in heaven for as many years as there are hairs on a human body, crores of years. Just as a snake-catcher draws a snake from a hole by force, so such a woman draws her husband from (wherever he may be) and enjoys bliss together with him in heaven, she being solely devoted to her husband and praised by bebies of heavenly damsels, sports

with her husband for as long as fourteen Indras rule. Even if the husband has committed the sin of killing a Brahmana, of a friend, or be guilty of ingratitude, the wife who burns herself clasping the body on the pyre purifies him of the sin. That woman, who ascends the funeral pile when her husband dies, is equal to Arundhati in her character and is praised in heaven. And as long as a woman does not burn herself in fire on the death of her husband, she is never free from being born as a woman.

The Kadambari of Bana

This path, followed by the illiterate, is a manifestation of infatuation, a course of ignorance, an act of fool-hardiness and shortsightedness, stumbling through stupidity, that life is put an end to when a parent, brother, sister, husband is dead.... If it be properly considered, this suicide has a selfish object, because it is intended to obviate the unbearable sorrow of bereavement [...] the custom is a foolish mistake of stupendous magnitude, committed under the reckless impulse of despair and infatuation. It does not help the dead, as he goes to heaven or hell according to his deserts. It does not ensure reunion since the wife who has uselessly sacrificed her life goes to the hell reserved for suicides. By living she can still do much good both to herself by pious works, and to the departed by offering oblations for his happiness in the other world. By dying she only adds to her misery.

Mahanirvana Tantra

Every woman, O Goddess, is your very form, your body concealed within the universe; and so, if in her delusion a woman should mount her husband's funeral pyre, she would go to hell.

21. Die Fahrt von Bombay nach Kalkutta. Narrative Störfälle der Bewegung

SABINE FRIEDRICH

Geo-/Kapitelindex: Allahabad/Kalkutta (Kap. 14)

Phileas Foggs Reise bzw. Verfolgung rund um den Globus ist zweifelsohne eine fiktionale Verarbeitung der weltweiten Vernetzung durch neue technische Verkehrs- und Kommunikationsmittel, welche die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmend prägt. Foggs Motivation für die Weltumrundung besteht darin, die globale Vernetzung unter Beweis zu stellen. Fogg ist selbst die Inkarnation des exakten Zeitplans und steht damit emblematisch für eine Kultur, die dieses weltumspannende Netz an Verkehrs- und Kommunikationsmitteln erschaffen hat. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass er sich nicht für die bereisten Länder interessiert, sondern diese ausschließlich als notwendige Zwischenstationen, die möglichst störungsfrei aufeinanderfolgen sollen, wahrnimmt.

Foggs rein additive Wahrnehmung der verschiedenen Etappenziele findet ihre Entsprechung in der narrativen Vermittlung der Reise, wenn an einigen Stellen des Romans die Reisestationen aus der Perspektive eines außenstehenden, unpersönlichen Erzählers unkommentiert aneinandergereiht werden. Ohne weitere erklärende Ausführungen sind die verschiedenen Orte, die der Zug durchfährt, aufgelistet, so dass der Leser den zurückgelegten *parcours* verfolgen kann: »Eine Stunde nach der Abfahrt von Bombay hatte der Zug über die Viadukte bereits die Insel Salsette überquert und das Festland erreicht. Bei der Station Kalyan ließ er die Abzweigung rechts liegen, die über Kandallah und Puna in den Südosten Indiens führt, und erreichte Powell.« (ATW, Kap. 11, 68)

Die verknäppte Erzählweise ist jedoch nicht repräsentativ für den gesamten Roman. Immer wieder wird die reine Bestandsaufnahme der geographischen Positionen unterbrochen zugunsten expliziter auktorialer Kommentare. So erläutert der Erzähler die Herkunft und Reiseziele anderer Personen, wodurch Anknüpfungen zu dem bisherigen und künftigen Verlauf von Foggs Weltumrundung entstehen. Da der Erzähler den Leser auch über die jeweilige Motivation der Reise informiert, werden die einzelnen Orte in eine kausale Relation zueinander gesetzt. Darüber hinaus berichtet der Erzähler ausführlich über die lokalen Gegebenheiten, die herrschenden kulturellen Traditionen sowie herausragende historische Ereignisse in den jeweiligen Ländern. In den deskriptiven Exkursen wird die kontinuierliche lineare Verknüpfung der verschiedenen Reisestationen zwar vorübergehend arretiert, durch die zahlreichen auktorialen Kommentare entstehen jedoch vielschichtige Vernetzungen, die über die rein topographische Verknüpfung hinausgehen

und sich auf eine historische Tiefe hin öffnen, wie z.B. folgender Exkurs (☞ 23) zeigt, der eingangs zwar vordergründig an die Wahrnehmung der reisenden Passagiere angebunden ist, offenkundig aber auf dem Weltwissen des auktorialen Erzählers beruht.

So konnte man zum Beispiel kaum Fort Khunar erkennen, 20 Meilen südöstlich von Benares, auch nicht die antike Festung der Radschas von Bihar oder die Stadt Ghasi-pur mit ihren bedeutenden Rosenwassermanufakturen; weder das Grabmahl von Lord Cornwallis, das sich am linken Ufer des Ganges erhebt, noch die befestigte Stadt Buxar; weder die Industrie- und Handelsstadt Patna, Schwerpunkt des indischen Opiummarkts [...]. (ATW, Kap. 14, 107)

Einerseits beruht die Handlungsstruktur in Jules Vernes Roman auf der fiktionalen Umsetzung eines real existierenden, wirkungsmächtigen modernen Netzwerkes aus Kommunikations- und Transportmitteln; andererseits aber resultieren die spezifischen Formen des dargestellten Netzwerkes bei Verne erst aus den Narrationsverfahren. Der heterodiegetische Erzähler ist letztlich die Instanz, die aufgrund ihrer übergeordneten Position außerhalb der erzählten Welt mit auktorialen Exkursen, Deskriptionen und Kommentaren Verbindungen zwischen Orten, Zeiten und Ereignissen erstellt und somit ein komplexes fiktionales Netzwerk erschafft, das durch die temporalen, kausalen und logischen Relationierungen seine spezifische Form erhält.

Die dominante Prägung des dargestellten Netzwerkes durch die offensichtlich eurozentrische Perspektive des Erzählers zeigt sich ebenfalls bei der auffallenden Kontrastierung der englischen und der indischen Kultur, die während der Reise von Bombay nach Kalkutta im Vordergrund steht. England erscheint als dominierende Kolonialmacht, die zugleich einsteht für die moderne Welt des technologischen Fortschritts, der sich das traditionelle, technisch unterentwickelte Indien zu unterwerfen hat (☞ 19). Dass der Zug, mit dem Fogg und Passepartout reisen, von einem Engländer gesteuert und mit englischer Kohle geheizt wird (vgl. ATW, Kap. 11, 70), versinnbildlicht die westliche Vereinnahmung. So bleiben die Protagonisten gewissermaßen in England, während sie durch Indien reisen. Mehrfach erwähnt der Erzähler, wie sich der Qualm der Lokomotive über das ganze Land verbreitet und die im Dschungel lebenden Tiere vom Lärm des Zugs erschreckt fliehen.

Gleichwohl gibt es in Indien Gebiete, die sich der englischen Einflussnahme entziehen. Die Tatsache, dass die Zugstrecke von Bombay nach Kalkutta noch nicht fertiggestellt ist und die Reisenden für die fehlende Teiletappe auf einen Elefanten als Ersatztransportmittel zurückgreifen müssen, veranschaulicht die Widerständigkeit der indischen Kultur und Natur. Hier findet die fein vernetzte, kartographisch exakt erfasste, technisierte westliche Welt ihre jähe Grenze. Der Ausstieg aus dem Zug ist der Ausstieg aus dem Kokon der Zivilisation. Dieser Effekt wird noch dadurch verstärkt, dass der einheimische Elefantenführer einen nur schwer

zugänglichen Weg mitten durch den Urwald wählt, um zur nächsten Bahnstation zu gelangen. Während die Kartierung in der westlichen Welt so weit voranschreitet, dass die Leerstellen auf der Landkarte zunehmend verschwinden, ist die kartographische Erfassung Indiens offenbar noch nicht so weit fortgeschritten. Bereits während der vorausgehenden Zugfahrt beschreibt der Erzähler die auf der Wegstrecke liegende Landschaft als »Ebenen, so weit das Auge reichte, [...]« (ATW, Kap. 11, 70), die durch keine markanten Punkte ab- bzw. eingrenzbar sind. Die Nichtkartierbarkeit verstärkt sich während des Wegs durch den Dschungel. Nur der einheimische Führer kennt den Weg, der nicht über genau lokalisierbare Punkte verfolgt werden kann. Konkrete Ortsangaben fehlen. »Nach einem Ritt von 2 Stunden ließ der Führer den Elefanten anhalten und gönnte ihm eine Stunde Rast.« (ATW, Kap. 12, 79). Die einzelnen Stationen werden lediglich durch die Nennung der vorhandenen Vegetation unterschieden. »Man machte unter ein paar Bananenstauden Halt [...]« (ATW, Kap. 12, 83) Durch den Verweis auf die jeweilige Vegetation erscheint die Wegbeschreibung zwar weniger abstrakt als bei der bloßen Erwähnung von Ortsnamen, allerdings entzieht sich der Verlauf des Wegs jeder exakten Kartierbarkeit. »Auf die großen Wälder folgten erst Dickichte aus Tamarinden und Zwergpalmen, dann weite, öde Ebenen, übersät mit dürrer Gestrüpp und mächtigen Syenitblöcken.« (ATW, Kap. 12, 81)

Der Erzähler nimmt an dieser Stelle noch eine andere Differenzierung der verschiedenen Räume vor, indem er die Regionen bestimmten Gottheiten bzw. Herrschern zuordnet: »Diese Gegend hatte unter der Herrschaft Feringheas, dem Oberhaupt der Thags, König der ›Würger‹, gestanden.« (ATW, Kap. 11, 70) Jenseits der konkreten Sichtbarkeit wird der Raum mit Rekurs auf die religiösen und politischen Traditionen bestimmt (☞ 16). Dabei wird der Raum, den die Reisenden gerade durchqueren, mit besonders grausamen Riten in Verbindung gebracht: »An diesem Vormittag passierten die Reisenden nach der Station Malligaum jenes düstere Gebiet, das durch die Anhänger der Göttin Kali so oft mit Blut getränkt wurde.« (ATW, Kap. 11, 70). Die gewalttätigen Rituale haben überall Spuren hinterlassen: »[...] es gab Zeiten, wo man in dieser Gegend an keiner Stelle graben konnte, ohne auf Leichen zu stoßen.« (ATW, Kap. 11, 70)

Die Beschreibung des indischen Dschungels aus der Perspektive des Erzählers stimmt sicherlich überein mit den im 19. Jahrhundert weit verbreiteten westlichen Projektionen über den orientalischen Raum, die von Gewalt, archaischen religiösen Riten und Fremdheit geprägt sind. Der Erzähler erwähnt, dass der Dschungel mit Schlangen und Tigern bevölkert sei, nachts Geparden- und Panthergebrüll deutlich vernehmbar ist und die Einheimischen angsteinflößend aussehen. Bezeichnenderweise siedeln sich die religiösen Gewaltverbrecher tief im Dschungel an, wo sie sich vor dem Zugriff der zivilisierten Kolonialmacht sicher wähnen.

Dieser ganze Teil des oberen Bundelkhand wird von Reisenden nur selten besucht, denn die einheimische Bevölkerung frönt noch geradezu fanatisch den grausamsten

Bräuchen des Hinduismus. Hier hat sich die Herrschaft der Engländer noch nicht durchzusetzen vermocht, denn dieses Gebiet zählt noch immer zum Einflussbereich der Radschas, denen in ihren unzugänglichen Verstecken im Vindhya-Gebirge schwer beizukommen ist. (ATW, Kap. 12, 81)

Zweifelsohne nimmt hier der Erzähler die Position der Kolonialmacht ein, welche die religiösen Grausamkeiten verurteilt. Und auch Phileas Fogg erwacht zum Leben und drückt sein Entsetzen aus, als er von dem Tötungsritual erfährt, bei dem Mrs. Aouda geopfert werden soll: »Diese barbarischen Bräuche existieren in Indien also immer noch? Und wir Engländer sind nicht imstande sie auszurotten?« (ATW, Kap. 12, 86)

An dieser Stelle wird das fiktionale Netzwerk, das über die rein topographischen Verknüpfungen hinausgehend durch die auktorialen Erzählerexkurse entsteht, um eine moralische Dimension erweitert. Neben die technologische Überlegenheit der britischen Kolonialmacht gesellt sich nun auch noch eine moralische Überlegenheit. Dort, wo Infrastruktur und Fahrpläne nicht hinreichen, findet die archaische, grausame Kultur ihre Nische. Das globale Verkehrs- und Kommunikationsnetz ist also nicht nur ein ökonomisches Projekt, um Waren, Personen und Informationen effektiver zu transportieren – es ist auch und vor allem ein zivilisatorisch-zivilisierendes Projekt.

Wir erleben hier eine Metamorphose des Phileas Fogg. Einmal des Systems beraubt, für das und durch das er lebt, erwacht er zum Helden. Deutlich wird, dass sich seine Moralvorstellungen nicht in Pünktlichkeit und Effizienz erschöpfen. Er empfindet ganz eindeutig, dass es geboten sei, das Menschenopfer zu verhindern. Diese Episode kann als Plädoyer für die Überlegenheit der englischen und europäischen Kultur gelesen werden, nicht nur in technologischer, sondern auch in moralischer Hinsicht. Allerdings benötigt Phileas Fogg diesen Ausnahmezustand, um überhaupt diese menschlich-moralische Seite an sich zu entdecken.

Auch die Fortsetzung der Zugfahrt ab Allahabad wird mit einem ähnlichen auktorialen Gestus erzählt. Beschrieben werden die Wahrnehmungen, die sich beim Blick aus dem Zugfenster ergeben. »Hinter Benares führte die Eisenbahnstrecke teilweise durchs Tal des Ganges. Bei recht schönem Wetter glitt vor den Fenstern des Abteils die abwechslungsreiche Landschaft von Bihar vorbei, [...]« (ATW, Kap. 14, 105) Diese Passage fällt insofern auf, als der Blick aus dem fahrenden Zug im 19. Jahrhundert zum Sinnbild für eine beschleunigte Wahrnehmung im Zeichen des technologischen Fortschritts wurde. Bei Jules Verne öffnet sich der Blick jedoch nicht auf moderne Phänomene der Flüchtigkeit; erwähnt werden vielmehr Naturphänomene, die Ruhe und Zeitlosigkeit ausstrahlen. Die Umgebung scheint unberührt zu sein von der dynamisierten Fortbewegung der Reisenden. Dieser Eindruck verstärkt sich, als die Zugstrecke am Fluss Ganges entlangführt. Ausgehend von den Hindus, die gerade in dem für sie heiligen Fluss baden, gibt der Erzähler zahlreiche Informationen über ihre Gottheiten, Riten und überlieferten

Erzählungen. Insbesondere durch den Bezug auf die religiösen Legenden wird deutlich, inwieweit an dieser Stelle die reale Topographie der durchreisten Landschaft in mythische Bereiche ausgedehnt wird. So wird der Ursprung des Ganges im Himmel vermutet: »Den Legenden des Ramajana-Epos zufolge liegt die Quelle des Ganges im Himmel, von wo aus er durch die Gnade Brahmas zur Erde hinabströmt.« (ATW, Kap. 14, 100) Als der Zug in Bénarès anhält, führt der Erzähler aus: »Den brahmanischen Legenden zufolge soll sich hier die antike Stadt Kasi befunden haben, die einst zwischen dem Zenith und dem Nadir im Raum schwebte wie Mohammeds Grab.« (ATW, Kap. 14, 104) Die topographische Vernetzung geht offenbar von der Realität der konkreten, für den Leser verifizierbaren Umgebung über in imaginäre Bereiche, die sich der Sichtbarkeit entziehen. Wenn der Erzähler vom »Land der Träume« (ATW, Kap. 14, 107), den »Wundern Bengalens: [...]« (ebd.) spricht und erwähnt, dass das Panorama, das häufig von einer Wolke aus weißem Dunst versteckt wird, wie ein »Blitz« (ATW, Kap. 14, 105) vorbeizieht, wird deutlich, dass die durchreiste Gegend nicht nur hinter dem technischen Fortschritt Englands zurückbleibt, sondern zugleich einen anderen Realitätsstatus erhält.

Allerdings erfolgt der Rekurs auf die religiöse Mythologie durchaus auch mit einer gewissen Ironie, wenn die mögliche Reaktion der hinduistischen Gottheiten auf die britische Industrialisierung Indiens dargestellt wird. »Doch was mochten Brahma, Schiwa und Wischnu von diesem ›britannisierten‹ Indien halten, wenn tutende Schiffe vorbeidampften, die heiligen Fluten des Ganges aufwühlten und alle Wesen in Angst und Schrecken versetzten [...]« (ATW, Kap. 14, 105)

Durch die Konfrontation mit einer Welt, in der die modernen technischen Kommunikations- und Transportverfahren noch nicht das beherrschende Weltmodell ausmachen, wird die Raumwahrnehmung, die ausschließlich auf ihre zielorientierte, funktionale Vernetzung hin ausgerichtet ist und für die Mr. Fogg und teilweise auch der Erzähler entstehen, durchbrochen zugunsten einer prämodernen Vernetzung, die aus der auktorialen Erzählerperspektive resultiert und in der die reale Topographie unvermittelt verbunden wird mit historischen und mythischen Bereichen, die sich der verifizierbaren Verortung entziehen.

22. Sati. Das Witwenopfer (II)

Die aufklärerische Literatur des 18. Jahrhunderts setzt sich mit dem Witwenopfer (☞ 19, 20) aus dem Blickwinkel der Verurteilung von Aberglauben, religiösem Fanatismus und der Täuschung argloser Witwen auseinander. Neben Voltaire (*Zadig*, 1747/48) thematisieren M. d'Amestoy, Antoine-Marin Lemierre wie auch Marianne Starke in drei nahezu gleichnamigen Texten die Praktik des Sati, nämlich in der Ballade *Die Opferung der Witwe von Malabar (Le sacrifice de la veuve du Malabar, fait véritable, 1788)*, der Tragikomödie *Die Witwe von Malabar, oder Die Macht der Tradition (La veuve du Malabar, ou L'Empire des coutumes, 1770/1780)* sowie dem Drama *The Widow of Malabar* (1791). Wenn diese Prätexte zu Vernes Sati-Version von derselben Grundsituation ausgehen – ein europäischer Beobachter wird Zeuge eines bevorstehenden Witwenopfers, zu dem fanatische Brahmanen drängen –, so differiert ihr Ende beträchtlich: Während die junge Myrsa in d'Amestoy's Ballade aus freien Stücken und geradezu heiter den Scheiterhaufen erklimmt, entreißt bei Lemierre (ähnlich wie in Starkes Version) der französische General Montalban seine geliebte Lanassa im letzten Moment dem ungewollten Flammentod. Zu lesen ist hier die melodramatische Scheiterhaufenszene Lemierres, in der es kein Entrinnen mehr für Lanassa zu geben scheint. Alle drei erwähnten Texte plädieren letztlich für die Abschaffung einer tief verwurzelten »unmenschlichen Sitte« und stellen, wie später Verne, die europäischen Kolonisatoren als hehre Retter unter dem Banner der Zivilisation dar. Sie entwerfen überdies ein überaus exotisierendes Bild Indiens, das eher einen Spiegel der eigenen Gesellschaft, ihrer Probleme sowie kolonialen Interessen darstellt, denn ein reales Indien zu repräsentieren.

Die Studie *Die Engländer und Indien (Les Anglais et l'Inde, 1857)* des Diplomaten Eugène-Anatole de Valbezen, die fünfzehn Jahre vor Jules Vernes Roman erscheint und die Bedingungen des britischen Machterhalts in Indien untersucht, nimmt eine koloniale eurozentrische Perspektive ein: So zählt Valbezen in der abgedruckten Sati-Passage zu den »ruhmreichen Errungenschaften« der britischen Kolonialherren den Sieg der europäischen Zivilisation über die indische Barbarei. Besonderes Augenmerk legt der Autor auf das gesetzliche Verbot und die Kriminalisierung des Witwenopfers durch die britische Administration unter dem von 1833 bis 1835 amtierenden Govenor-General Bentinck – eine Perspektive, die in Jules Vernes Roman von der Figur des Sir Cromarty vertreten wird.

ANNE BRÜSKE (der Hinweis auf Valbezen stammt von Roman Lach)

Antoine-Marin Lemierre:

Die Witwe von Malabar, oder Die Macht der Tradition (1780)

[5. Akt, 4. Szene, V. 85ff.]

DIE WITWE, GEFOLGT VON IHRER FAMILIE; DER GROSSE BRAHMANE, DER JUNGE BRAHMANE, INDISCHES VOLK

DIE WITWE, *verwirrt* :

Wo bin ich? Wohin gehe ich? Oh, ihr Götter. Um mich wandelt sich alles. / Wer hat mich nur an das Ufer des Ganges gebracht? / Welch geflügeltes Gespenst, oh Himmel, sehe ich nahen? / Fort! Doch es ergreift mich, schleppt mich zum Scheiterhaufen. / Es gibt sich zu erkennen: Halt ein, unbarmherziger Gatte. /

DER JUNGE BRAHMANE:

Stirb nicht mehr, um einen barmherzigen Krieger zu retten, / Dein Helfer, dieser Held...

DER GROSSE BRAHMANE:

Ist unter meinen Hieben gefallen /

DER JUNGE BRAHMANE:

Er kam dich zu entreißen...

DIE WITWE:

Von wem spricht Ihr? /

DER GROSSE BRAHMANE:

Von einem kühnen Anführer, der heute mein Opfer geworden. /

DER JUNGE BRAHMANE:

Von deinem stolzen Verteidiger, einem großmütigen Krieger. /

DIE WITWE:

Ein Krieger? Oh, warum hat er mir seinen Beistand angeboten? / Für wen war er bestrebt, mein Leben zu erhalten? / Wer ist er, dieser Held, so großmütig, so sanft, / der mich nicht kennt und doch zu verteidigen wagt, / den mein Unglück hier so machtvoll berührt? / Haben alle Franzosen ein Herz wie mein Geliebter? /

DER GROSSE BRAHMANE:

Welches Wort spricht Ihr aus? Was wagtet Ihr zu behaupten? / Wollt Ihr diesem schändlichen Wahn nicht entsagen? / Ich vermochte es, Euch von einem unwürdigen Beistand zu befreien, / vergesst einen Unheiligen.

DER JUNGE BRAHMANE:

Ach! Du musst um ihn trauern. /

DIE WITWE:

Um ihn trauern! Um wen denn? Oh welch tödlicher Schmerz! /

DER JUNGE BRAHMANE:

Er ist nur für dich gestorben, ja beinahe vor deinen Augen. /

DIE WITWE, *geht auf den Scheiterhaufen zu*:

Schürt das Feuer, ich habe keine Furcht mehr. / Dahinzuscheiden ist für mich

nunmehr ein Glück. / Im Anblick des Scheiterhaufens, dem ich zum Opfer fallen werde, / gibt die Verzweiflung mir eine Art von Freude. / Auf in den Tod.

DER JUNGE BRAHMANE:

Wie kannst du, Grausame? Oh, welch schrecklicher Moment / Dein Bruder liegt dir zu Füßen.

DER GROSSE BRAHMANE:

Euer Gemahl erwartet Euch. /

DER JUNGE BRAHMANE:

Meine Schwester!

DIE WITWE:

Ich sage dir, lass mich!

DER GROSSE BRAHMANE:

Ergreift diesen Ungläubigen! /

DER JUNGE BRAHMANE:

Wer von euch beiden Grausamen ist barbarischer? /

Die Brahmanen trennen sie von ihrem Bruder, sie besteigt den Scheiterhaufen.

DER GROSSE BRAHMANE:

Was für ein Lärm ertönt da?

DER JUNGE BRAHMANE:

Jemand dringt zu diesem Ort vor. /

DER GROSSE BRAHMANE:

Waren meine Vorkehrungen vergeblich?

DER JUNGE BRAHMANE:

Erhört Ihr mich, große Götter? /

DER GROSSE BRAHMANE:

O Unglück!

DER JUNGE BRAHMANE:

O Glück!

[...]

[5. Akt, 6. Szene, V. 91ff.]

DIE WITWE, FATIMA, DER JUNGE BRAHMANE, DER FRANZÖSISCHE GENERAL, FRANZÖSISCHE OFFIZIERE, DAS INDISCHE VOLK, DIE FAMILIE DER WITWE, SOLDATEN

DIE WITWE:

Ihr wart es, Montalban, der mich verteidigte! / Ihr, dessen Anwesenheit ich fürchtete und mied! / Welcher Gott hat Euch gerettet, um Lanassa zu retten? / Ach, der Tag, der mir durch Eure Hand erhalten bleibt, ist mir teurer noch! / Wie lieb und teuer muss mir nun mein Leben und das Eure sein! / Wenn ich durch einen Anderen lebte, lebte ich weniger glücklich. /

DER JUNGE BRAHMANE:

Der Lohn ist Eurer Anstrengung würdig, glaubtet Ihr doch zuerst / nur eine Un-

bekannte den Schrecken des Todes zu entreißen, / und der Himmel war Euch die strahlende Gunst schuldig, / in ihr eine Geliebte wiederzufinden und zu retten. /

DIE WITWE:

Teurer Montalban!

DER GENERAL:

Lass nach all unserem Schrecken / so große Dankbarkeit Deinem Bruder und mir gleichermaßen zuteilwerden. / Ihr, Völker, sollt nun unter besseren Vorzeichen atmen / als erstes Signal der Gunst meines Königs empfanget / die vollständige Auslöschung eines unmenschlichen Brauchs. / Um ihn abzuschaffen, hat sich Ludwig meiner Hand bedient: / Er hat sich ebenso empfindsam gezeigt, wie er gerecht geboren ist / und der Glanz seines Reiches wird so noch erhabener. Andere bringen den Besiegten Grausamkeit, / Stolz und Gewalt, er dagegen Menschlichkeit.

ENDE

Prosaübersetzung aus dem Französischen von JÖRG DÜNNE

Eugène-Anatole de Valbezen: *Die Engländer und Indien* (1857)

Bisher mussten wir feststellen, welch unerbittlichen Widerstand unmenschliche Praktiken als Erbe des Aberglaubens aus grauer Vorzeit, das von Generation zu Generation in der indigenen Gemeinschaft tradiert wurde, den Zivilisationsbemühungen der englischen Regierung geleistet haben. Es fehlt jedoch der Geschichte der englischen Herrschaft in Indien nicht an glorreichen Errungenschaften der Zivilisation gegenüber der Barbarei: In erster Linie gilt es hier die Abschaffung des Brauchs des *Sati*, der Selbsttötung der Witwen, zu nennen.* Diese Maßnahme, eine der entschiedensten, die durch die Herrschaft der [Ostindischen] Compagnie getroffen wurde, ist der Administration von Lord William Benti[n]ck zuzuschreiben, der einzigen Person, durch die die britische Regierung den Vorurteilen und Bräuchen ihrer indischen Untertanen offen die Stirn zu bieten wagte. Das Gesetz, das die Selbsttötung der Witwen verbietet und jedermann, der sich durch Worte oder Taten an einem Menschenopfer beteiligt, als Komplizen eines Mordes bestraft, war ein voller Erfolg. Wenn auch bis zum heutigen Tag noch gelegentlich *Satis* vollzogen werden, so sind diese Fälle doch äußerst selten und man kann also davon ausgehen, dass diese unmenschliche Praktik aus der indischen Rasse vollständig ausgerottet ist. Das war vor nur wenigen Jahren noch ganz anders und die Tempel für die Witwen, die ihre Asche mit derjenigen ihrer Gatten vermengt haben (Tempel, die man auf Schritt und Tritt an den Flussufern Indiens findet), geben einen angemessenen Eindruck von der Weisheit und der Zweckmäßigkeit der vorsorglichen Maßnahme, die von der englischen Regierung auf Eingabe von Lord William Benti[n]ck getroffen wurde.

* Der Ursprung dieser schrecklichen Praktik verliert sich in der Nacht der Zeit. Ein Reisender, der Indien zu Ende des letzten Jahrhunderts bereist, berichtet, dass die Brahmanen, die den Sati zum Gesetz machten, dazu gedrängt wurden, um den Verbrechen der indischen Frauen ein Ende zu bereiten, die aus den nichtigsten Gründen ihre Männer vergifteten. Das Gesetz des Sati setzte dieser misslichen Gewohnheit ein Ende, bemerkt der Reisende in seiner Naivität, aber fiel damit von einem Extrem ins nächste, da, so fügt er hinzu, die Selbsttötung der Witwen sich so sehr als Brauch etablierte, dass diejenigen, die sich ihm verweigerten, ein Leben in Armut und Schande erwartete.

Aus dem Französischen von JÖRG DÜNNE

23. Tourismus durch Präteritio

FRANK LESTRINGANT

Geo-/Kapitelindex: Gangestal (Kap. 14)

Itineratio *versus* Peregrinatio

In einem sehr aufschlussreichen Artikel über den portugiesischen Entdecker und Autor der *Pilgerreise*, Fernão Mendes Pinto, hat Michel Korinman eine fruchtbare Unterscheidung zwischen zwei Arten des Reiseberichts vorgeschlagen: die »Itineratio« und die »Peregrinatio« (vgl. Korinman 1976, 20–34). Bei der Itineratio ist der Reisende reiner Beobachter. Anders als beispielsweise in einem Bildungsroman wird er durch die Bewegung von Ort zu Ort und Sache zu Sache in keinsten Weise verändert. Er besteht nur aus einem speichernden Blick, einem wandernden Auge, das von dem beinahe abwesenden, schmerzlosen Körper, zu dem es gehört, losgelöst scheint. Man kann sogar sagen, es sei ein Blick, der sich durch ein Inhaltsverzeichnis bewegt, und kein lebendiges Wesen, das die Orte einer realen Geographie durchreist und unterwegs Prüfungen bestehen muss, die seine Person in Gefahr bringen und sie tief im Inneren verändern. Die Itineratio setzt eine träge Landschaft und einen gleichgültigen oder aber ironischen Protagonisten voraus. Der Wanderer *par excellence* ist der Kartenleser, der bequem an seinem Arbeitsplatz sitzt und die Welt wie eine vor ihm ausgebreitete Karte (☞ 46) studiert. Oder es ist, um sich Jules Vernes Roman *In 80 Tagen um die Welt* zu nähern, der Reisende, der aus dem Eisenbahnwaggon heraus regungslos und leicht gelangweilt die Landschaft betrachtet, die im Fensterrahmen an ihm vorüberzieht; den Fahrplan auf dem Schoß, schaut er hin und wieder auf die Uhr und hofft, dass der Zug pünktlich ankommt.

Die Peregrinatio hingegen setzt ein aktives und gegenseitiges Verhältnis zwischen dem Reisenden und dem durchquerten Raum voraus. Die Peregrinatio bearbeitet den Helden, der leidet und sich freut, altert, krank wird, sein Fieber oder seine Verletzungen auskuriert und manchmal auf der Reise stirbt, bevor er sein Ziel erreicht.

Dieser paradigmatische Gegensatz zwischen Itineratio und Peregrinatio lässt sich zum Beispiel am Gegensatz zwischen der *Odyssee* und der *Wahren Geschichte* des Lukian aufzeigen, die erstere zugleich verrät und parodiert. Odysseus hat Hoffnung, er hat Hunger und Durst, wird müde, und im Laufe der Tage und Nächte, in denen er umherirrt, wartet, liebt und altert er. Struppig und ausgemergelt wie ein Bettler kehrt er nach Ithaka zurück und tritt dem Schweinehirten Eumaios gegenüber. Zwar wird er dank der Göttin Athene die Kraft eines jungen Mannes

wiedererlangen, den Bogen spannen und seine Nebenbuhler einen nach dem anderen besiegen, aber die Zeit und die Geschichte werden unerbittlich Spuren hinterlassen haben. Nichts dergleichen ist in der *Wahren Geschichte* Lukians zu finden, in der der Held und Erzähler nicht einmal einen Namen trägt. Er empfindet weder Hunger noch Durst, und Erschöpfung oder Krankheit können ihm nichts anhaben; einzig die Neugier treibt ihn vorwärts auf seiner unendlichen Reise, da er von Beginn an kein echtes Ziel vor Augen hatte (vgl. dazu Lestringant 2002, 221–238, sowie zu Verne 370–378).

In *80 Tagen um die Welt* von Jules Verne ist in seiner sorgfältigen Eile offenbar zumindest auf den ersten Blick der Itineratio näher als der Peregrinatio. Denn Jules Verne, als Erzähler ebenso gehetzt wie sein Held Phileas Fogg, erspart sich lange Exkurse und seinen Figuren zu lange Abenteuer. Natürlich dienen die Episode, in der die schöne Hinduprinzessin Mrs. Aouda vom Scheiterhaufen ihres Mannes weg entführt wird (☞ 19) oder der Zugüberfall der Sioux in den Weiten des wilden Westens (☞ 71) ebenso wie fünfzig weitere spannende Abenteuer dazu, den Leser zu unterhalten und ihn die Monotonie der Reise vergessen zu lassen. Aber das Ideal einer Reise im Sinne des Phileas Fogg bleibt das der Itineratio.

Tourismus durch Präteritio

Die Steigerung der Itineratio ist der Tourismus durch Präteritio. Ein erstes Beispiel liefert das Kapitel 14, dessen stark humoristischer Ton bereits im Titel anklingt: »In welchem Phileas Fogg durch das herrliche Gangestal reist, ohne es auch nur eines Blickes zu würdigen« (ATW, Kap. 14, 98). Ob nun auf dem Dampfschiff oder in der Eisenbahn, es ist dasselbe fahrende Gefängnis, von dem Michel de Certeau spricht (vgl. Certeau 1990, 165–169).

Dies Panorama glitt schnell wie der Blitz vorbei, und manche Einzelheiten wurden von einer weißen Dampf Wolke verschleiert. So konnte man zum Beispiel kaum Fort Khnuar erkennen, 20 Meilen südöstlich von Benares, auch nicht die antike Festung der Radschas von Bihar oder die Stadt Ghansipur mit ihren bedeutenden Rosenwasser-manufakturen; weder das Grabmal von Lord Cornwallis, das sich am linken Ufer des Ganges erhebt, noch die befestigte Stadt Buxar; weder die Industrie- und Handelsstadt Patna, Schwerpunkt des indischen Opiummarkts, noch Monghir, eine durch und durch europäische Stadt, so britisch wie Manchester oder Birmingham. (ATW, Kap. 14, 106f.)

Ein weiteres Beispiel aus dem 26. Kapitel: »Welches im Expresszug der Pacific Railroad spielt« (ATW, Kap. 26, 205). Besichtigungen lohnen sich nicht; es genügt zu wissen, was sich hinter der Linie des Horizonts verbirgt oder sogar, wenn man schläft, hinter den Jalousien des Eisenbahnwagens:

Von San Francisco bis zur kalifornischen Hauptstadt führte die Strecke direkt nach Nordosten, und zwar am American River entlang, der in die Bucht von San Pablo mündet. Die 120 Meilen zwischen diesen wichtigen Städten bewältigte der Zug in 6 Stunden und fuhr gegen Mitternacht, als die Reisenden im ersten Schlummer lagen, durch Sacramento. Und so sahen sie nichts von dieser bedeutenden Stadt, Sitz der Regierung des Bundesstaates Kalifornien: weder die schönen Kais und breiten Straßen noch die prächtigen Hotels, Parkanlagen und Kirchen. (ATW, Kap. 26, 208)

In beiden Fällen wird die Landschaft vom Zug aus betrachtet, oder zumindest erahnt und zusammengefasst von der geraden Eisenbahntrasse aus, die eine künstliche Strecke in die Oberfläche der Erde einschneidet. Die Reiseerfahrung hat dabei keinerlei Substanz oder Tiefe. Es sind abstrakte Informationen, wie sie auch der *Baedeker* oder der *Joanne* geben könnte, die von dem allwissenden Erzähler hastig vorgetragen werden. Die Eisenbahnstrecke ist wie eine Wäscheleine, an der man Kleidungsstücke oder verschiedenste Objekte nebeneinander aufhängt, zusammenhanglose Fragmente einer Enzyklopädie, die auf gut Glück mit der Aufzählung der einzelnen Stationen aufeinander folgen. Es gibt nichts zu sehen, es soll nur an jedem Ort eine Erinnerung erweckt werden.

Weiterhin fällt auf, dass Verne mit Vorliebe äußerst klischeehafte Attribute verwendet: ›schöne‹ Quais, ›breite‹ Straßen, ›prächtige‹ Hotels. Diese wertenden Adjektive sind oft auch in Reiseführern zu finden, die ihre Angebote anpreisen: Hotels mit dem Namen ›Splendid‹ gibt es zuhauf zur Zeit Gides, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts viel reiste. Der gehetzte Erzähler lässt diese Adjektive ganz nebenbei fallen. Ob der Leser sie registriert oder nicht, sie missbilligt oder sie belächelt, ist ihm beinahe egal. Die klügsten Leser werden sich schon als gute Komplizen erweisen.

Die *sprezzatura* des gehetzten Erzählers, des ungenierten Romanciers ist erstaunlich. William Butcher merkt in seinem Vorwort an, dass Verne sich hin und wieder über seinen eigenen romanesken Exotismus lustig zu machen scheint, wenn z.B. der raffinierte Passepartout die Ähnlichkeit der Festung von Mokka mit einer riesigen Mokkatasse bemerkt (vgl. ATW, Kap. 9, 56) oder wenn die indische Kultur zu einer harmlosen Liste amüsanter Assoziationen reduziert und von Fix heruntergerattert wird: »Moscheen, Minarette, Tempel, Fakire, Pagoden, Tiger, Schlangen, Tempeltänzerinnen!« (ATW, Kap. 9, 55).

Inventar *versus* Abenteuer

Der Tourismus durch Präteritio opfert das Abenteuer dem Inventar (vgl. zu diesem Verhältnis Ouellet 1986, Ferland/Ouellet 1988 sowie Ouellet 2010, v.a. 43–80). In jedem Reisebericht werden zu unterschiedlichen Anteilen Abenteuer und Inventar miteinander kombiniert. Die Abenteuer eines einzigartigen Subjekts an nahebei-

inander bereisten Orten mit einem Inventar an sonderbaren Dingen und Bräuchen, geographischen und rhetorischen Orten, die die Erzählung rückblickend auflistet. Die Geschichte eines Bewusstseins – oder einfach eines Auges – verleiht der Erzählung ihre Einheit, während das Sammelsurium der Objekte oder der gesammelten ›Ansichten‹ zu dem Bericht das unverzichtbare Prinzip der Vielfalt beiträgt. Das Abenteuer gibt die narrative Struktur vor, die nach und nach mit allerlei entdeckten Objekten gefüllt wird.

Anders ausgedrückt dient im Reisebericht die persönliche Reiseroute als Beschreibungsraster für die Objekte der realen Welt, während im wissenschaftlichen Text, einer geographischen Abhandlung zum Beispiel, der Text seinen Aufbau von dem Objekt selbst ableitet, welches er beschreibt: die Welt oder einen bestimmten Erdteil, seine Aufteilung durch die Meere, Flüsse und Gebirge, die dort angesiedelte Bevölkerung mit ihrer hierarchischen Organisation in Klassen und Funktionen usw. Wie man sieht, stellt sich im Reisebericht von Anfang an die Frage nach der Taxonomie. Diese Taxonomie ändert sich mit jedem Abenteuer. Sie wird in den einzelnen Schritten eines mehr oder weniger langsamen Reifungsprozesses, der vom Feld ins Büro des Amateurs und vom Schiff in die Bibliothek führt, geformt. Wenn die Anordnung der Exposition von Zufällen der Reiseroute abhängt, kann sie sich anschließend im unendlichen Überarbeitungsprozess in der Stube nach Belieben anpassen, wenn der zum Schriftsteller gewordene Reisende den linearen Verlauf seiner Route mit Anekdoten, literarischen Exkursen und Rückblicken ausschmückt.

Verschiedene Arten der Gliederung lassen sich unterscheiden. Bei der einfachsten und bei Reisen in ferne Länder vorherrschenden Form wird das Inventar zwischen einer Hin- und einer Rückreise, den Eckpunkten des Abenteuers, eingebettet. Dazwischen, in den Passagen der systematischen Bestandsaufnahme der Ressourcen und Sitten, tritt das Abenteuer in den Hintergrund. Es wird nebensächlich und hat vor allem die Funktion, den Beschreibungskatalog lebendiger zu gestalten, dessen verschiedene Rubriken zu verbinden und den Wahrheitsgehalt des Zeugenberichts zu unterstreichen.

Von diesem Standpunkt aus entwirft *In 80 Tagen um die Welt* ein sehr spezielles Dispositiv. Es ist eine ironische Reise, die die Reise selbst ins Lächerliche zieht. Phileas Fogg hat vor, die Welt zu durchqueren bzw. zu umrunden, ohne etwas von ihr zu sehen, ohne etwas mitzubringen: die Genrekonvention, die fordert, dass der Reisebericht enthält, was der Reisende mit eigenen Augen gesehen hat (vgl. Tadié 2005), und darüber hinaus eine Sammlung von Kuriositäten und Souvenirs darstellt, wird zweifach verletzt. Wie sein Name andeutet, trägt Fogg, der Phlegmatiker, seinen Nebel mit sich herum, eine Nebelwolke, die ihn von der Außenwelt trennt und vor ihr schützt, von der er außer seinem Zug- und Schiffsfahrplan gar nichts wissen möchte.

Der Tourismus durch Präteritio ist die größtmögliche Abstrahierung der Itineratio, ihr Prinzip oder ihre Quintessenz. Das Auge des Reisenden sieht kaum. Lebt

er? Träumt er? Nicht einmal das. Er zählt und rechnet mit geschlossenen Augen. Eigentlich reist er nicht, sondern wird transportiert, und empfindet blind und taub seiner Umgebung gegenüber nicht das Geringste (☞ 24).

Phileas Fogg *versus* Robinson Crusoe

Hier sei an den paradigmatischen Gegensatz erinnert, den Jean-Didier Urbain zwischen Phileas Fogg und Robinson Crusoe etabliert hat: Phileas Fogg, der sich so schnell wie möglich und ohne etwas zu sehen durch den Raum bewegt, ist der Anti-Robinson – Robinson, der über die Meere segelt, um sich für achtundzwanzig Jahre auf einer einsamen Insel abzuschotten und dort geduldig, sorgfältig und detailgenau die kleine Welt, aus der er kommt, nachbildet (vgl. Urbain 1996, 9–12). Phileas reist, so schnell er kann, während Robinson an einem Ort verharret, aber beide versuchen, den Kontakt zu dem Fremden, dem Fernen, dem Anderen möglichst zu vermeiden. Sie sind weder am Exotischen noch an der Entdeckung interessiert. Phileas ist der Prototyp des gehetzten Pauschaltouristen, Robinson jener des gesetzten Club Méditerranée-Mitglieds: »Wenn Jules Vernes Held typisch für die Mobilität der ›Zirkulation‹ ist, so scheint der Daniel Defoes ein typisches Beispiel für eine Mobilität der ›Transplantation‹ zu sein.« (Urbain 1998, 9f.). Heute, in Zeiten des Massentourismus, ist die Liste ihrer Nachfahren lang. Auf verschiedenen und zum Teil scheinbar gegensätzlichen Wegen stehen beide für das ›Ende der Reisen‹, das vor einem halben Jahrhundert auch Claude Lévi-Strauss in *Traurige Tropen* angekündigt hat.

Die Bedeutung von Vernes Roman beschränkt sich unterdessen nicht auf diesen prophetischen Aspekt, ganz im Gegenteil. Er lässt diesbezüglich keinerlei Pessimismus erkennen. Er trauert den Reisen im alten Stil nach, erfindet jedoch zugleich die Reise als spielerische Wiederholung (vgl. Serres 1974b, 11) und als Spiel, das immer wieder neu und von immer anderen Mitspielern über Generationen hinweg gespielt wird. Mit Verne verschreibt sich das Reisen der *Telemachie*.

Aus dem Französischen von WIEBKE HEYENS

24. Die eigentliche Arbeit. Passepartout und Fogg als Handlungsreisende

MARKUS KRAJEWSKI

Geo-/Kapitelindex: Gangestal (Kap. 14)

*Phileas Fogg [reist] durch das herrliche Gangestal [...],
ohne es auch nur eines Blickes zu würdigen. (ATW, Kap. 14, 98)*

In seinem Buch *Theorie der feinen Leute* von 1899 hält Thorstein Veblen folgende Begebenheit fest:

[Als] einmal jener Höfling abwesend war, dessen Amt darin bestand, den Sessel Seiner Majestät zu verrücken, blieb der König ohne Klage vor dem Kaminfeuer sitzen und erduldet die Verbrennung seiner erhabenen Person so lange, bis eine Heilung unmöglich war. Auf diese Art rettete sich Seine Allerchristlichste Majestät vor der schändlichen Befleckung durch gemeine Arbeit. (Veblen 1899/2007, 58)

Während diese Anekdote unmittelbar vor Augen führt, wie sehr die hohe Herrschaft für gewöhnlich von ihren Dienern abhängig ist, nicht zuletzt, wenn es um hohe (lebensrettende) Einsätze geht, so legt die kleine Geschichte noch ein weiteres Moment frei, das auch für das Verhältnis zwischen Fogg und Passepartout nicht unerheblich ist, namentlich die Art und Weise, wie eine Person die ihr zugemessene ständische Rolle ausfüllt. Man könnte mit Ernst Kantorowicz' berühmter Studie zu den *Zwei Körpern des Königs* (1957) sagen: Das Amt des Herrschers, das von seinem fiktiven Zweitkörper ausgeübt wird, also die dauerhafte Repräsentanz der weltlichen Macht für sein Reich innehat, sieht vor, keine gemeine Arbeit zu verrichten. Diesem Verdikt muss sich der Erstkörper des Königs mit seiner physischen Realität bedingungslos fügen, auch wenn er an Leib und Leben bedroht ist. Und in dieser Extremsituation zeigen sich einige Charaktereigenschaften, die auch dem Held aus *In 80 Tagen um die Welt* nicht ganz fremd sind. Denn dem König ebenso wie Phileas Fogg eignet jenes Verhaltensmerkmal, das mit Begriffen wie ›Unbewegtheit‹ oder ›Sich-nicht-aus-der-Ruhe-bringen-lassen‹ nur unzureichend beschrieben wäre. Nicht ganz frei von Phlegma bestehen diese untätigen Helden die Fährnisse ihres ungemesterten Alltags, indem sie darin vor allem eines leisten: Würde und Haltung bewahren. Und zumindest im Fall der Veblenschen Anekdote gelingt das offenkundig sogar noch mit jener hohen Würde und letzten Konsequenz, die das Amt eines Königs einfordert.

Aber die Anekdote macht noch ein weiteres Moment deutlich, das für die Herr-Diener-Beziehung im 19. Jahrhundert und auch für die illustre englische Weltrei-

segruppe höchst relevant bleibt: Der Herr kann gar nicht tätig werden, weil sein gesamtes Aktionspotential, zumindest für jene Handlungen, die eines Königs unwürdig sind, vollständig an seine Diener übertragen ist. Und so wie der König darauf angewiesen bleibt, auf seinen Unterling zu warten, so hängen die Handlungen des Gentleman Phileas Fogg ungleich weniger an ihm selbst als an seinem Diener Passepartout. Was für den Hochadel gilt, wird in der englischen *gentry* längst ebenso praktiziert: Jegliche Form der (niederen) Interaktion, aber auch der notwendigen Intervention wird durch Diener vollzogen. Der Herr handelt nahezu exklusiv in Stellvertretung durch seine Untergebenen. Der Lauf der Dinge wird in hohem Maße durch eine Delegation der Handlungsmacht vom Herrn an den Diener bestimmt. Demzufolge ist der eigentliche Protagonist der Weltumrundung (ein) Passepartout. Das heißt hier jedoch nicht etwa nur ›leerer Rahmen‹, weil der Rahmen hier nahezu exklusiv mit Handlung angefüllt wird. Nicht umsonst trägt der Diener einen Namen, der noch heute im Schweizerischen auf seine ursprüngliche Bedeutung verweist, nämlich der ›Hauptschlüssel‹ zu sein, das heißt die eigentliche Handlung zu erschließen. Fogg reist gewissermaßen, ohne zu reisen. Während sein Bedienter die verschiedensten Abenteuer besteht, gibt Fogg den handlungsarmen (Handlungs-)Reisenden, in bester englischer Zurückhaltung. Alles geschieht ohne ihn, während er sich – ganz wie zu Hause – vornehmlich dem Whist-Spiel widmet. Er gehörte nämlich »zu jener Sorte Engländer [...], die die Länder, durch die sie reisen, von ihren Bediensteten besichtigen lassen.« (ATW, Kap. 7, 46). Diese Verhaltensmaxime der Herrschaft ist jedoch keineswegs nur eine der zahlreichen Foggischen Eigenarten, sondern besitzt Tradition.

Schon Goethe, zum Beispiel, hat dieses Handeln in Stellvertretung perfektioniert, indem der Dichter seine Bedienten bequem von seinem Arbeitsplatz aus (fern-)steuert. So sendet er sie aus, um beispielsweise Theaterbesuche für ihn zu absolvieren. »Goethe saß derweile ruhig in seinem Zimmer. Seinen Geist (so heißt der Bediente) schickte er in's Theater, und der arme Schelm mußte bei jedem Act zu Hause laufen und das Gesehene erzählen.« (Goethe 1887–1919, 284) Ähnlich wie Goethe die *abwesende Anwesenheit* seiner selbst radikalisiert, indem er überhaupt nicht mehr erscheint, verfährt Fogg in der Delegation seiner Handlungsmacht. Allerdings folgt Fogg eher der umgekehrten Logik einer *anwesenden Abwesenheit*, wenn er jede Eigenschaft eines Reisenden – Interesse oder gar Neugier für die wechselnde Umgebung, Erkundungen der durchquerten Orte – vermissen lässt. Fogg interessiert sich lediglich für die Nachweise seiner Präsenz an den jeweiligen Stationen, das heißt für die Visa-Stempel in seinem Reisepass. Alles andere, inklusive der klassischen Reismotivationen, wird an seinen französischen Diener delegiert (☞ 23). Passepartout rückt damit in die Position des touristischen Weltumrunders, zum unterhaltenden, die Erzählung forcierenden Akteur auf.

Auch dieser Befund eines die ›eigentliche Arbeit‹ verrichtenden Dieners ist mitnichten neu. Vielmehr weist er als allgemeiner Topos zahlreiche Parallelen und Bezüge zum Motiv der Herr-Diener-Relation sowohl in der Literatur als auch im

historischen Kontext auf. Hier wie dort trifft man den Diener als das handlungstreibende Element an, traditionellerweise vor allem im Lustspiel. Schon in der antiken Komödie, etwa bei Plautus und Terenz, gehen die Intrigen und die Handlung weiter- oder untertreibenden Aktionen vorzugsweise von den Personen niederen Standes aus, eine Situation, die sich durch die gesamte Motivgeschichte der Dienerfigur in der Literatur zieht. Deren Geschichte beginnt etwa mit Menanders Stück *Aspis* (*Der Schild*), wo die listigen Sklaven oder Bedienten nicht nur rein ausführende Organe sind oder in stereotypen Hans-Wurst-Rollen agieren. Vielmehr gestalten sie selbständig den Handlungsverlauf mit und haben letztlich die Funktion inne, im Augenblick der Krise, im Moment der Stagnation als Individuen zu agieren, statt in ihrer untergeordneten Position untätig zu verharren (vgl. Klenke 1992, 115). Die römischen Hauptvertreter des Lustspiels, Plautus und Terenz – seinerseits selbst ehemals ein Sklave –, zeigen sich dabei insbesondere beeinflusst von Elementen der attischen Komödie. Die Sklavencharaktere, vorzugsweise in der Figur des überlegenen Bedienten (*servus callidus*), aber auch in den entsprechenden Gegengestalten, dem dummen Diener (*servus frugi*) mit seiner eher ornamentalen Funktion oder im betrügerischen Diener (*servus fallax*), unterlaufen auf der Bühne die jenseits dieses Forums gültigen Verhaltensnormen, indem sie sich etwa mit den Finessen der Verstellungskunst bestens vertraut zeigen oder als Stifter von Intrigen den Handlungsverlauf maßgeblich zu bestimmen wissen. Eine weitere Tradition oder Herkunftslinie der dramatischen Dienergestalt geht dagegen auf die *commedia dell'arte* zurück, das heißt auf die italienische Stegreifkomödie oder genauer auf ein Improvisationstheater der Renaissance, das sich ab dem 16. Jahrhundert ausgehend von Venedig und Neapel in Form von professionellen Wanderschauspieltruppen etabliert. Und es gehört nicht allzu viel Phantasie dazu, Passepartout, den Meister der Improvisation, in die Reihe dieser *zanni*, zwischen den listigen Intrigenführer Brighella, dem einer gewissen Genussucht nicht abgeneigten Arlecchino (später: Harlekin) und dem linkischen Pagliaccio (Pierrot) einzuordnen.

Und schließlich folgt das Verhältnis zwischen Fogg und Passepartout noch einem weiteren, durchaus gängigen Motiv der Herr-Diener-Relation. Das Verhältnis zwischen Herr und Diener in Vernes Roman ist keineswegs von stabilen Machtverhältnissen bestimmt. Vielmehr drohen diese nicht selten, sich in ihr Gegenteil zu verkehren. Dieser Mechanismus temporärer Machtumkehr besitzt als Phänomen ebenso wie als Topos ebenfalls eine lange Tradition, innerhalb der man jene oszillierenden Kräfteverhältnisse unter der Bezeichnung ›verkehrte Welt‹ verhandelt hat. Die Ausprägungen dieser Inversion der Handlungsträger sind aus den verschiedensten Kontexten bekannt. Sie zeigen sich in wenigstens zwei Varianten: zum einen bei den ausschweifenden Hoffesten der Aristokratie (hier im Roman: die Opferszene von Aouda in Indien, 19), anlässlich derer die übliche Kleiderordnung außer Kraft gesetzt wird und Würdenträger sich hinter den Masken niederer Personen verbergen und Bediente in die Rolle der Herren schlüpfen (vgl.

ATW, Kap. 13). Zum anderen tauchen sie in der Volkskultur im Zusammenhang mit der institutionalisierten Form des Karnevals auf, die ebenfalls durch Kostüme und Masken eine geregelte Subversion der Ordnung sowie eine Travestie der Werte für die Dauer einiger Tage zelebriert. Ein weiterer Kontext, in dem der Topos der ›verkehrten Welt‹ zur Anwendung gelangt, ist zudem einmal mehr die Literatur, so beispielsweise in Denis Diderots *Jacques le fataliste et son maître*, wo der Diener Jacques die treibende Kraft der Romanhandlung darstellt und – obwohl ganz dem Determinismus anhängend – quasi unangefochten als Herr agiert, während der nominell sich frei dünkende Herr in vollkommener Abhängigkeit von seinem Diener verbleibt.

Ganz ähnlich verhält es sich mit Fogg und Passepartout. Die Reise um die Welt vollzieht sich für den Herrn mit einer spezifischen Teilnahmslosigkeit, die vor allem dadurch zu erklären ist, dass Fogg zu keinem Zeitpunkt den Eindruck gewinnt zu reisen. Eingedenk seines seltsamen Desinteresses für die an ihm vorbeiziehenden Länder und Landschaften sowie die Tatsache, überall auf englische Verkehrsmittel und englischsprachige Dienste zu treffen (einen Übersetzer braucht es nicht), scheint nichts Fogg's (hypothetische) Annahme stören zu können, lediglich in England – oder überhaupt – unterwegs zu sein. Wie kann es zu diesem Eindruck kommen, einerseits unterwegs, andererseits von der traditionellen Mühsal einer Reise erlöst zu sein? Wenigstens zwei Gründe lassen sich für dieses Ausklinken aus dem niederen Tagesgeschäft anführen. Einerseits ermöglichen es das reibungslose Weiterreisen sowie die Segnungen des Weltverkehrs und seiner Konnektivität der Eisenbahn-, Schiff- und Kutschen-Kurse an allen Umsteigeorten, dass sich die Aufmerksamkeit des Passagiers viel mehr auf das luxuriöse Transportmittel als auf die draußen vorbeiziehende Szenerie lenken kann. Andererseits verschafft dem Herrn seine nahezu vollständig an den Untergebenen delegierte Handlungsmacht auch auf den Reisen jene Freiräume, die ihn in den gewohnten Betriebszustand – Whistspielen im Kreise anderer Gentlemen (☞ 67) – versetzen, so als ob er eigentlich gar nicht unterwegs sei.

Man könnte diese letzte These noch zuspitzen, indem man behauptet, dass Phileas Fogg seinen bequemen Lehnstuhl am Kaminfeuer des Reform Club (☞ 1) eigentlich gar nicht verlässt, auch wenn sich sein Zweitkörper tatsächlich auf einer hektischen Reise durch die Weltverkehrsnetzwerke befindet. Historische Vorbilder für diese imaginären Reisen gibt es zuhauf, und sie sind wohl auch Jules Verne nicht unbekannt gewesen. Die Verbindungen von *In 80 Tagen um die Welt* zu dem Begründer eines ganzen literarischen Genres, der Zimmerreise, das 1795 durch Xavier de Maistre und seinen Roman *Die Reise um mein Zimmer* (*Voyage autour de ma chambre*) initiiert wird (vgl. Stiegler 2010), sind wohl kaum zufällig oder nur den allgemeinen Anforderungen eines Reiseberichts geschuldet. Einem verhinderten Abenteuerer, der zu Hause bleiben muss, nicht unähnlich liest Fogg beispielsweise seinen *Bradshaw* (☞ 5) als Roman: Seine Reisen durch das Dickicht der Verbindungen nimmt er demzufolge wahr wie ein sehnsuchtsvoller Eingesperterter,

der in die entlegensten Regionen der Welt verweist – mit dem Finger auf der Landkarte (☞ 46). So gleiten Foggs Hände durch die Kurstabellen des *Bradshaw*, und nichts deutet darauf hin, dass sich der Gentleman durch besondere Handlungsinitiative in das Geschehen einschaltet; vielmehr lassen sich diese Abenteuer auch im Geiste bestehen, als wenn Fogg London nie verlassen hätte. Das Exotische muss man schließlich nicht in der Ferne suchen. Spätestens seit den Weltausstellungen ab 1851 kommt es bequem in die Hauptstädte der westlichen Zivilisation, ohne dass dafür die Grenze des Reichs oder gar der Stadt noch überschritten werden müsste. Es wäre nur konsequent gewesen, hätte Phileas Fogg lediglich (sein) Passepartout auf Reisen geschickt, während er selbst ungerührt im Lehnstuhl vor dem Kamin im Reform Club ausgeharrt hätte ob der Dinge, die sein Diener stellvertretend für ihn erlebt und erledigt.

25. In zwanzig Schritten um die Welt. William Rowan Hamiltons *The Traveller's Dodecahedron*

Weltnetzwerke können sehr klein sein. Im Falle von William Rowan Hamiltons *The Traveller's Dodecahedron* sind es zwei Stück Holz mit zwanzig Elfenbeinknöpfen, ein beringter Faden und eine Spielanleitung, die zur *Voyage Round the World* – so der Untertitel – einladen. Das Spiel ist im Gegensatz zu seinem Vorgänger *The Icosian Game* nicht genau datiert. Es dürfte um 1859/1860 in den Spielzeughäuden des viktorianischen London zu erwerben gewesen sein. Lange galt es als verschollen, lediglich zwei Sammlungen zur Unterhaltungsmathematik dokumentierten das Spielprinzip, bevor der Sammler James Dalgety 2002 ein Exemplar für sein Puzzle Museum erwerben konnte (vgl. Lucas 1892, 208f.; Ahrens 1901, 327f.).

Die Entstehung des *Traveller's Dodecahedron* ist umso bemerkenswerter, als sich sein überkomplexes Vorgängerspiel als Kassengift entpuppt hatte. Hamilton hatte dieses erste *Icosian Game* von 1856 bis 1859 entwickelt. Es dürfte seinen Teil dazu beigetragen haben, dass der irische Mathematiker und nicht sein Konkurrent Thomas Penyngton Kirkman wissenschaftliche Anerkennung erfuhr. Das mit einem ebenen Spielbrett versehene *Icosian Game* war deutlich abstrakter gehalten als sein Nachfolger. So merkt man der Spielanleitung das eher an formalen Kriterien orientierte Interesse an, mit dem Hamilton auch die Fachpublikation zum *Icosian Calculus* bestritt (vgl. Hamilton 1857/1858). Ziel ist aber in beiden Fällen das Durchlaufen eines Kreises von Stationen, ohne dass man einen Ort zweimal überquert.

Genau an diesem Punkt unterscheiden sich beide Varianten der Spielausstattung deutlich, obwohl sie sonst mathematikhistorisch dem selben Problem zugeordnet werden. Waren die Buchstaben im Original noch pures Ordnungselement, das im inneren Bereich mit B anfang, so sind sie auf dem *Traveller's Dodecahedron* auf den ersten Blick wild verteilt. Die Anleitung verortet die zwanzig Knotenpunkte geographisch mit folgender Verteilung:

B. Brüssel – C. Canton – D. Delhi – F. Frankfurt – G. Genf – H. Hamburg – J. Jedda – K. Kaschmir – L. London – M. Moskau – N. Neapel – P. Paris – Q. Québec – R. Rom – S. Stockholm – T. Tobolsk – V. Vienna/Wien – W. Washington – X. Xeres/Jerez – Z. Zanzibar/Sansibar.

Anstelle eines ursprünglich strikt topologischen Raumes kehrt hier im Dienste des Spiels die geographische und geopolitische Referenz zurück: Die Verbindungen zwischen den Städten sind sinnvoll, etwa wenn man von Moskau über Tobolsk nach Kaschmir gelangt. Die Konzentration auf überwiegend europäische Metropolen wird dabei wenig verblüffen. Auch die Stationspunkte im Herzen englisch-kolonialen Terrains überraschen wenig. Interessant sind hingegen die vermeintlichen Ränder im Weltverkehrsnetzwerk: Jerez wird man als Hauptstadt des Sherrys

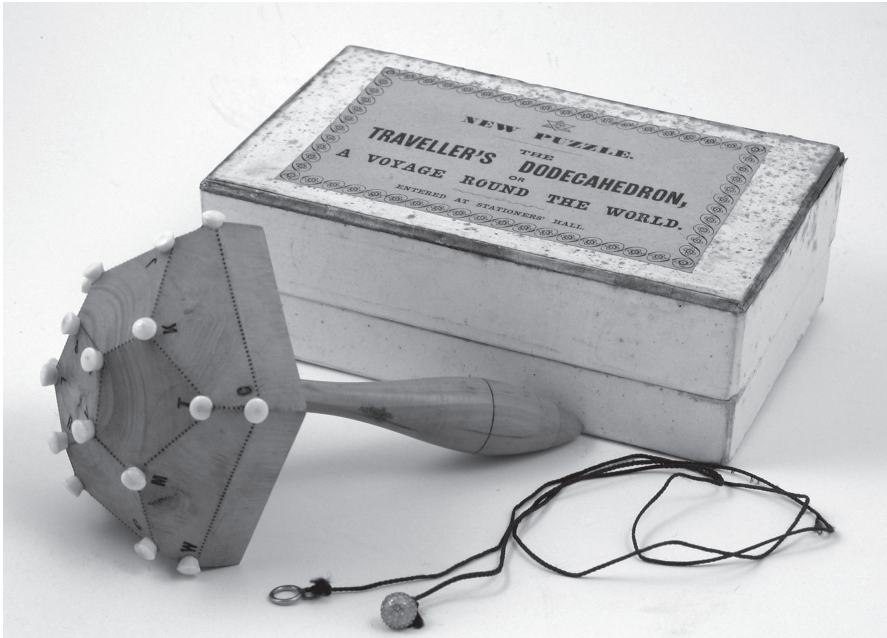


Abb. 1: William Rowan Hamiltons *The Traveller's Dodecahedron* (1959/1860).

ökonomisch begründen können, Jedda am Roten Meer besticht durch seine Rolle als arabische Finanzmetropole, Tobolsk zehrt von seinem Ruhm als gewesene west-sibirische Hauptstadt.

Auch in der zweiten, reisefreundlicheren Ausgabe des *Icosian Game* steht das mathematische Spiel mit sich selbst im Vordergrund. Zwar beginnt man die Reise zu zweit, zum selben Zeitpunkt, in der gleichen Stadt. Die ersten vier Städte besucht man noch gemeinsam. Danach obliegt es dem zweiten Spieler, einen Weg zu finden, bei dem alle verbleibenden fünfzehn Städte genau einmal durchlaufen werden und am Ende die Rückkehr zum Ausgangspunkt erfolgt. Gelingt dies, ist ein Kreis durchlaufen, der nicht nach dem Konkurrenten Kirkman benannt worden ist, sondern in der Mathematik schlicht Hamiltonkreis heißt. Ziel des Spiels ist eine Rückkehr. Die mathematischen Lösungswege dafür waren – und sind – nicht trivial. Dies geht so weit, dass bis heute keine effizienten Lösungsverfahren für das Hamiltonkreis-Problem existieren.

Aber man stelle sich das *Traveller's Dodecahedron* einmal nicht als materielles visuelles Modell innerhalb der frühen Geschichte formaler Netzwerke vor (vgl. Biggs/Lloyd/Wilson 1977; Gießmann 2008). Was, wenn es auf Vernes Schreibtisch oder gar im Reisegepäck der *80 Tage* seinen Platz gehabt hätte? Wären Phileas Fogg und Passepartout auf einer Route unterwegs, die einen Hamiltonkreis beschreibt,

von London nach London? Auf diese Art und Weise würden die Knoten und Kanten des Wegeplaners bereits das Bradshaw'sche Kursbuch ersetzen, auch wenn ihnen die zeitlichen Informationen fehlen. Die Reise erfolgte im Modus der wohlgeplanten *Itineratio* und wohl kaum der passionierten *Peregrinatio* (u~~z~~ 23). Man kann sich dafür an Foggs Wahrnehmung vor allem der Etappenziele und die Auflistung der vom Zug durchfahrenen Orte erinnern. Zwar sind die Referenzen, mit denen Verne Fogg eine Umfangslinie beschreiben lässt, eher der klassischen Mechanik zugeordnet (ATW Kap. 11, 67f.). Aber wenn sich der Gentleman das Springen – von einem Verkehrsmittel zum anderen – mit mathematischer Genauigkeit vornimmt (ATW Kap. 3, 25), dann reduziert er die Zahl der Teilwege. Am besten wäre es dabei, es gäbe genau einen Weg. Eine Linie. Keine Zeitprobleme mehr, sondern stets nur die Frage, welcher Weg nach Hause führt. Alle Reisen um die Welt wären dann in zwanzig Schritten, auf maximal dreißig Wegen zu bewältigen. *Puzzling*: Es käme nur auf die richtige Buchstabenkombination an.

SEBASTIAN GIESSMANN

(mit Dank an James Dalgety für seine freundliche Hilfe als Metagrobologist)

26. Energie. Eine Welt thermodynamischer Maschinen

HERMANN DOETSCH

Geo-/Kapitelindex: Monghir (Kap. 14)

Wenngleich die Maschine und der Roman bereits eine fast 400-jährige gemeinsame Geschichte als führende Techniken der westlichen Kultur miteinander teilen, gibt es doch kaum einen Roman, in dem Maschinen eine solch große Rolle spielen wie in Vernes Romanen (vgl. Noiray 1982; Chelebourg 2005). Dies liegt dabei nicht einfach nur an Vernes oder Hetzels didaktischem Interesse an den Spitzenerzeugnissen der zeitgenössischen Industrie, sondern ist vielmehr in einem fundamentalen, epistemologischen Wandel begründet, dessen Agens und Sinnbild die Dampfmaschine bildet (vgl. Serres 1975a, 59–128). Der Blick auf die sich in den operativen Prozessen der Maschine ständig verändernden Wirklichkeiten macht die Defizite des auf der regelhaften Repräsentation der Natur beruhenden mechanischen Welt-Bilds deutlich, das die frühneuzeitliche Wissenschaft mit Galilei und Newton entworfen hat, und führt zu einer energetischen Vorstellung von Welt (vgl. Smith 2003). Wirklichkeit erscheint nunmehr weniger als etwas Gegebenes, das es zu vermessen und modellhaft darzustellen gilt, sondern vielmehr als virtuelles Reservoir von sich beständig in Transformationsprozessen befindender Energie (vgl. Serres 1974b, 200f.).

Es ist Sadi Carnot, der in seiner 1824 verfassten Schrift *Betrachtungen über die bewegende Kraft des Feuers und die zur Entwicklung dieser Kraft geeigneten Maschinen* (*Réflexions sur la puissance motrice du feu et sur les machines propres à développer cette puissance*) die von seinem Vater Lazare Carnot entwickelte Verfahrensweise (vgl. Carnot 1872), welche die Effizienz der Operationsketten der maschinellen Prozesse, d.h. das Verhältnis zwischen aufgewandter und tatsächlich verwertbar genutzter Energie, zu berechnen versucht (vgl. Sérís 1987, 343–376), auf die Untersuchung der Watt'schen Dampfmaschine anwendet. Er formuliert damit als erster eine allgemeine Theorie der Maschine als Prinzip der Umwandlung von Energie und begründet so ein neuartiges Paradigma im wissenschaftlichen Denken: die Thermodynamik (vgl. Stengers 2003, 89–165).

Was seine Nachfolger, insbesondere Thomson, dabei umtreibt (vgl. D'Iorio 2006), ist die Tatsache, dass die beiden grundlegenden Prinzipien der Thermodynamik, der Satz von der Erhaltung der Energie und der Satz von der Entropie (vgl. Harman 1982, 45–71) offensichtlich ein fundamentales Paradoxon bilden. Geht doch das erste Prinzip davon aus, dass die Energie in den Transformationsprozessen beständig restituiert wird, während das zweite Prinzip festlegt, dass die Energie, die von warm nach kalt abgegeben wird, für die Arbeitsleistung verloren ist (vgl. Card-

well 1989/1971). Carnot entwickelt eine theoretische Maschine, in welcher die Transformationsprozesse, die aus der Differenz zwischen warm und kalt Bewegung erzeugen und umgekehrt, in mehrere isothermische und adiabatische Phasen aufgeteilt sind. Wie Clausius nachweist (vgl. Maury 2006), gelingt es Carnot gerade durch die ingeniöse Konzeption dieser theoretischen Maschine zumindest idealerweise, die Wärmeenergie vollständig in mechanische Energie und diese wiederum in Wärmeenergie zu transformieren und damit die Energiebilanz des gesamten Systems ausgeglichen zu halten (vgl. Serres 1977b, 42–63).

Der energetische Prozess der Dampfmaschine wird in der Perspektive von Mayer und Helmholtz, nicht nur Kenner von Dampfmaschinen und den Vorgängen von der Konversion einer Energieform in die andere, sondern auch versiert in romantischer Naturphilosophie (vgl. Kuhn 1977/1959), quasi in Vollendung der Vorstellung von der klassischen Maschine, zum Sinnbild der Prozesse in der Natur, in der keine Energie verloren geht (vgl. Balibar 2006).

In der Praxis allerdings erweist es sich als unmöglich, stets die gesamte Energie wieder in den Kreislauf einzuspeisen, etwas geht immer verloren, bis das System als Ganzes kollabiert. Der maschinelle Prozess trägt das ihm unausweichliche Ende immer schon eingeschrieben; ein Ende, das äußerst plötzlich eintreten kann, wenn das von Carnot ausgeklügelte System aus den Fugen gerät.

Wenn Virilio formuliert, dass der Mensch zugleich mit der Maschine den Unfall erfindet (vgl. Virilio 2005), dann insbesondere, um zu unterstreichen, dass der Unfall nicht etwas ist, was der Maschine, einer Substanz, als Akzidens, als (nicht notwendige) Eigenschaft, zusätzlich zukommt, sondern die jedem maschinellen Prozess inhärente Grundlage des Funktionierens der Maschine, die es konstituierende Differenz (vgl. Serres 1977b, 42–63; Prigogine/Stengers 1986/1979, 133–193).

In 80 Tagen um die Welt inszeniert nun diese Aporien und Probleme der thermodynamischen Wirklichkeit zwischen System und Entropie und markiert damit endgültig den historischen Bruch zwischen klassischer Mechanik und Thermodynamik.

Während der klassische Held – und wenn nicht der, dann zumindest der Leser – nicht unähnlich dem klassischen Wissenschaftler in seinem Weg durch die Welt deren universellen Gesetze ergründet, die schließlich in Papierform Faktizität erlangen, erzählt *In 80 Tagen um die Welt* nur noch vordergründig vom Weg eines Einzelnen durch die Welt. Phileas Fogg fährt zwar durch die Welt, er-fährt aber von der Welt nicht mehr, als er immer schon gewusst hat (vgl. Sloterdijk 2005). Was für ihn einzig zählt, ist der möglichst schnelle Transport. Mit einem Mal gerät die von der modernen Wissenschaft mühsam etablierte Balance, die zwischen einem wahrnehmenden Subjekt und einem Objekt der Wahrnehmung unterscheidet, ins Wanken. Die Objekte entziehen sich.

Das Panorama glitt schnell wie der Blitz vorbei, und manche Einzelheiten wurden von einer weißen Dampfwolke verschleiert. So konnte man zum Beispiel kaum Fort

Khunar erkennen, 20 Meilen südöstlich von Benares, auch nicht die antike Festung der Radschas von Bihar oder die Stadt Ghasipur mit ihren bedeutenden Rosenwasser-manufakturen; weder das Grabmal von Lord Cornwallis, das sich am linken Ufer des Ganges erhebt, noch die befestigte Stadt Buxar; weder die Industrie- und Handelsstadt Patna, Schwerpunkt des indischen Opiummarkts, noch Monghir, eine durch und durch europäische Stadt, so britisch wie Manchester oder Birmingham, bekannt für ihre Eisengießereien, ihre Messer- und Waffenfabriken, deren hohe Schornsteine mit ihrem schwarzen Rauch den Himmel Brahmas beschmutzen – ein wahrer Schandfleck in diesem Land der Träume! (ATW, Kap. 14, 106f.)

Die Geschwindigkeit der Dampfmaschine verhindert eine klare und distinkte Wahrnehmung der Welt, der »panoramatische Blick« aus dem Fenster der Eisenbahn verunmöglicht jegliche Wahrnehmung von Ordnung (vgl. Schivelbusch 1993/1977, 51–66). In kontingenter, einzig durch die Eisenbahntrasse bestimmter, Folge ziehen blitzartig Momentaufnahmen der Wirklichkeit vorbei. Erzählen wandelt sich so in Aufzählen (vgl. Buisine 1974; Mainberger 2003, 45–48).

Was sich zwischen Subjekt und Objekt schiebt, was einzig zu sehen ist, ist der Prozess der Maschine selbst, welche Materie in Wärme und Wärme in Geschwindigkeit verwandelt – oder vielmehr die Überreste der Verbrennungsprozesse, die dem schwarzen Abfall anderer industrieller Transformationsprozesse entsprechen. Das Reale der kapitalistischen und imperialistischen Moderne hat das Imaginäre des fernen Orients endgültig verdrängt; Fabriken und Festungen, mehr gibt es nicht. Von den orientalischen Träumen bleibt lediglich das Opium übrig (☞ 39), ein weiteres Medium der Moderne, das Wahrnehmungen transformiert. Maschinen sind das einzige, das es zu sehen gibt:

Der Passagierdampfer, der von Yokohama nach San Francisco fuhr, gehörte der Pacific Mail Steam Company und hieß *General Grant*. Es war ein großer Raddampfer mit einer Kapazität von 2500 Tonnen, technisch so gut ausgerüstet, dass er eine sehr hohe Geschwindigkeit erreichte. Gleichmäßig hob und senkte sich über dem Deck ein riesiger Schwinghebel. An einem Ende war er mit einer Kolbenstange verbunden, am anderen mit einer Kurbelwelle, die seine geradlinige Bewegung in die Kreisbewegung der Räder übersetzte. (ATW, Kap. 24, 190)

Neben der Größe und der Leistung der Maschine – wie auch schon in *Eine schwimmende Stadt* (*Une ville flottante*, ESS 2000) – interessiert offensichtlich insbesondere die Funktionsweise der Maschine (vgl. Noiray 1982, 111–117), die detailliert beschrieben wird. Was zählt, ist weniger das, was zu sehen ist, sondern die Prozesse der Transformation. Das ist auch die Funktion des zunächst auffälligsten Teils, des enorm großen Balancier, an dessen Enden zum einen die Kolbenstange und zum anderen die Kurbelstange angebracht sind (vgl. Matschoss 1901, 168–191), dient diese Anordnung doch dazu, die Wärme der Dampfkessel in Bewegung umzuset-

zen. Auch hierbei spielen Prozesse der Transformation eine nicht unbedeutende Rolle, wie der Erzähler nicht unterlässt zu bemerken: Durch Kondensation verringert sich das Volumen des sich durch die Erwärmung ausgetretenen Dampfes schlagartig und ermöglicht so der Kolbenstange eine geradlinige Bewegung, welche der Balancier an die Kurbelstange weiterleitet, die diese mit Hilfe des Schaufelrads in eine kreisförmige transformiert und die so das Dampfschiff antreibt; Prozesse von unglaublicher Effektivität.

Doch die technischen Kreisläufe sind labil. Besorgniserregend erscheinen die Momente, in denen die Effektivität der Maschine in Frage steht, in welchem sie nicht genügend Wärmeenergie in kinetische Energie umwandeln kann, sie nicht genügend Arbeit zu verrichten vermag, wie Passepartout auf der Überfahrt nach Indien, die mit einem moderneren Schraubendampfschiff unternommen wurde, leider feststellen muss:

Eines Tages lehnte er am Geländer des Maschinenraums und betrachtete die allmächtige Dampfmaschine, die manchmal laut aufdröhnte, wenn das Schiff heftig stampfte und die Schraube über den Wellen in der Luft rotierte. Dann strömte zischend Dampf aus den Ventilen, was den braven Burschen jedes Mal in helle Wut versetzte. (ATW, Kap. 17, 132)

In solchen Momenten wird klar: Thermodynamische Prozesse verbrauchen Energie, mit welcher die Maschine versorgt werden muss. Wenn, wie auf der Überfahrt über den Atlantik, nicht mehr genügend Brennmaterial zur Verfügung steht, muss das Transportmittel eben selbst aufgebraucht werden, um die zur Fortbewegung nötige Energie bereit zu stellen (vgl. ATW, Kap. 33, 267ff. und Sloterdijk 2009). Die Maschine verzehrt sich selbst, Fortbewegung und Unfall sind eines. Denn thermodynamische Prozesse gehorchen der Logik des Exzesses und tragen so beispielhaft das Risiko des Unfalls in sich (vgl. Serres 1974a, 233–242), darin nur übertroffen von solchen »Explosionsmotoren« wie die in *Von der Erde zum Mond* (*De la terre à la lune*), die nichts weiter sind als ein einigermaßen beherrschter Unfall (EZM 2009).

Das System thermodynamischer Maschinen im Gleichgewicht zu halten, ist aufgrund der Komplexität sehr schwierig, wie am Medicine-Bow sich deutlich zeigt (ibid. 69), als die zur geregelt Fortbewegung nötige Infrastruktur verschwindet.

Dann, nach einem zweiten Pfiff, bewegte sich die Lokomotive wieder vorwärts. Sie beschleunigte. Bald raste sie in fürchterlichem Tempo dahin. Man hörte nur noch ein Zischen, die Kolben stießen 20 Mal in der Sekunde hin und her, die Radlager qualmten. Man spürte förmlich, dass der Zug mit seiner Geschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde kaum noch die Schienen berührte. Die Schnelligkeit siegte über die Schwerkraft.

Und sie flogen hinüber! Wie der Blitz! Man sah nichts von der Brücke. Der Zug

sprang buchstäblich von einem Ufer zum anderen, und der Lokführer brachte seine rasende Maschine erst 5 Meilen hinter der Bahnstation wieder zum Stehen. Aber kaum hatte der Zug den Fluss überquert, da krachte die Brücke in sich zusammen und stürzte in die Stromschnellen des Medicine Bow. (ATW, Kap. 28, 231)

Thermodynamische Maschinen transformieren in Prozessen, die sich der Sichtbarkeit entziehen, Wirklichkeit, indem sie eine Bahn dort schaffen, wo im Prinzip keine mehr ist. Doch dieses produktive Moment setzt eine sehr große Menge an Energie frei und impliziert damit immer schon die Gefahr der Selbsterstörung.

Maschinen sind keine gewöhnlichen Objekte, die entweder da oder nicht da sind, keine Substanzen, die bestimmte unveränderliche oder veränderliche Eigenschaften haben und feste zeiträumliche Koordinaten aufweisen, sondern es sind Ereignisse oder, weniger philosophisch, Prozesse. Insofern tragen sie die Eigenschaft von Prozessen, die ihren gewohnten Gang gehen können oder auch nicht.

Die moderne Wirklichkeit ist instabil geworden, thermodynamische Prozesse tragen eine unauflösliche Ambivalenz in sich. Sie markieren beständig die Grenze zwischen Energieerhaltung und Dissipation von Energie, zwischen effektiv funktionierendem Kreislauf und Unfall (vgl. Martin 1990, 152–176; ¹²⁸ 79). Genau von solchen Ereignissen zwischen Stabilität der Welt und Katastrophe erzählen Vernes Romane (¹²⁸ 45).

27. »A mere question of money, time, and steam«.
Thomas Cooks *Descriptive of a Tour Round the World* (1873)

Phileas Fogg's singuläre Wette trägt von Anfang an ihr auf Wiederholbarkeit angelegtes touristisches Doppel (UR 23, 56) in sich: Vernes Idee zu *In 80 Tagen um die Welt* geht offensichtlich unter Anderem auf eine Anzeige des Londoner Reiseunternehmers Thomas Cook zurück, auf die Verne 1871 aufmerksam geworden war (vgl. Haining 1978, 38) und die dank neu eröffneter Verkehrsverbindungen die Möglichkeit einer Weltumrundung in höchstens drei Monaten in Aussicht stellt. Der folgende Textausschnitt stammt aus Briefen Cooks über seine parallel zur fiktiven Handlungszeit von Vernes Roman tatsächlich (wenn auch in umgekehrter Reiserichtung und de facto mit weit längerer Dauer) stattfindende Reise um die Erde mit einer kleinen Gruppe zahlender Touristen ab Herbst 1872. Ein Jahr später wurden die zunächst in der englischen Presse veröffentlichten Briefe von der Reise in Buchform herausgegeben (hier ein Auszug aus dem achten Brief); das Buch schließt mit einem im Faksimile wiedergegebenen Anhang (Abb. 1), der für künftige Welt- und sonstige Reisen mit dem Reiseunternehmen Cook & Son wirbt.

JÖRG DÜNNE

Briefe an Zeitungen in Leicester
ACHTER BRIEF
geschrieben auf dem Pazifik

[...] Ich habe nicht vor, Sie mit lang ausgebreiteten Einzelheiten zu Umständen und Vorfällen der Reise zu behelligen. Ihre Leser wissen alle, dass wir dank der mächtigen Dampfkraft im Dienst der Fortbewegung zu Land und zu See in der Lage sind, eine vollständige Reise rund um den Globus zu planen.

Mit Dampfkraft führen wir also am 25. September auf der Touristenroute um den Peak of Derbyshire nach Liverpool; mit Dampfkraft brachen wir tags darauf vom Mersey aus nach New York auf; mit Dampfkraft reisten wir von New York aus weiter nach Buffalo, zu den Niagara-Fällen, durch Kanada nach Detroit und von dort aus nach Chicago, Burlington, Ontario (nach Überquerung des Mississippi und des Missouri) und daraufhin weiter durch die weiten Prärien der Territorien von Nebraska, Wyoming, Utah und des Staates Kalifornien; und mit Dampfkraft durchpflügen wir nunmehr die weglosen Gewässer des riesigen Pazifischen Ozeans.

Was für eine wunderbare verbindende Kraft, die uns mit Staaten, Ländern und Völkern vertraut macht, welche Gegenstand romantischer Träume aus Lektüren, Bildern und der Phantasie unserer Kindheit waren!

[...] Ich habe behauptet, dass uns all diese Szenen vertraut sind; und es ist in der Tat erstaunlich, wie wenig fremd diese Rundreise anmutet. Zu meiner kleinen, aus zehn Personen bestehenden Reisegruppe gehören zwei Engländer, ein Schotte, ein Grieche, ein Russe, drei amerikanische Gentlemen sowie eine englische und eine amerikanische Lady – alle auf vertrautem Fuß miteinander wie eine reisende Familie. Unter unseren Mitreisenden befinden sich außerdem acht oder zehn Japaner, ein Prinz und sein Gefolge, ein Spanier und eine große Zahl anderer ehrenwerter Persönlichkeiten. Wir sitzen alle am selben Tisch, essen dasselbe Essen, trinken zumeist dieselben Getränke und bilden auf diese Weise noch eine weitere familiäre Gruppe; und das gilt auch für unser Personal, die Offiziere, Stewards, Tischdiener und Seeleute, die mit Ausnahme der Offiziere und Chefstewards fast ausnahmslos Chinesen sind: Mit allen können wir uns offen austauschen und fühlen uns ganz wie zu Hause bei den aufmerksamen chinesischen Schiffsjungen mit ihrem wachen Blick und ihren Zöpfen, die uns bei Tisch bedienen, unsere Betten machen sowie unsere Kabinen schrubben, wischen und den Staub beseitigen, dass der Kapitän, der jeden Morgen und Abend eine gründliche Inspektion des Schiffes vornimmt, kein noch so kleines Staubkörnchen mehr entdecken kann. Zusätzlich zu der etwa 120-köpfigen Crew mit den Offizieren befinden sich auf dem Schiff 530 Passagiere auf dem Zwischendeck, alle aus China, die dorthin zurückkehren, um von ihrem Vermögen von 300 bzw. 400 Dollar pro Kopf zu leben, das sie fleißig im Bergbau, als Goldsucher, Wäscher und bei ihrem Versuch, sich in San Francisco und anderen kalifornischen Städten »emporzarbeiten«, erworben haben. Doch bei all dieser Vielfalt stoßen wir auf wenig, was uns durch wirklich fremde Gedanken beeindruckt. Ich weiß nicht, welche Entdeckungen das vor uns liegende Land bereithält, aber bislang war alles eher einfache, vertraute »glatte Fahrt«, und so scheint die Umrundung der Welt nicht viel mehr zu sein als eine bloße Frage von Zeit, Geld und Dampfkraft. [...]

Aus dem Englischen von JÖRG DÜNNE

Appendix

TO

LETTERS FROM THE SEA, &c.

PRELIMINARY NOTICES

OF

FUTURE TOURS

AROUND AND ABOUT THE WORLD.

The object of Mr. COOK, in his Tour Round the World, as indicated by the preceding Letters, has been attained: he has learnt, with great accuracy, the best way Around the Globe; has familiarized himself with the facilities of Travel, by Sea and Land; has noted the chief points of interest, in both hemispheres, where breaks of journey should be made; has found friends, in all lands, who have promised assistance to strangers who may travel under the arrangements which he has inaugurated; has learnt the times and seasons best suited to the Tour; and in conjunction with his co-partners on both sides of the Atlantic, is prepared to state the terms and conditions on which Tours may be made for the entire round, or for partial trips to the East or to the West.

Starting from the Chief Centre of their Tourists' operations, at Ludgate Circus, Fleet Street, London,

MESSRS. THOMAS COOK & SON

Can issue Tickets for any part of the United States and for Canada; for the Union and Central Pacific Railroads, with the Branch Lines to Salt Lake City, and from San Francisco to Yosemite Valley and the Big Trees of California; for Yokohama and the Inland Sea of Japan, either for single or double voyages; and in continuation from Shanghai to Hong Kong, Singapore, Penang, Ceylon, Calcutta, the interior of India, Bombay, Aden, Suez, through Egypt to Cairo and Alexandria, and from Alexandria by Brindisi or Venice, and through Italy and France to London; or from Alexandria to Southampton direct, by Gibraltar; or to Naples by sea, and from thence through Italy, and by any route from Italy to London; either direct by Paris or over the Alps and through Switzerland, by the Rhine and through Belgium; or from Italy by the Brenner to Munich, and from thence to London.

Taking the Eastern Route, they can issue Tickets to and through Italy and from Venice, Trieste or Brindisi, to Alexandria or any Port of the Levant, with special arrangements, at the right season, for Tours

through Palestine, Egypt, and up the Nile by steamboats; from Egypt round by India to China and Japan; returning by the Pacific to San Francisco, through America, and back to London by any line of Atlantic steamers.

These Tickets may be available for twelve months, or longer if desired. Starting from America,

MESSRS. COOK, SON & JENKINS,

From their Office, 262, Broadway, New York, can issue or arrange for Tickets from any part of the United States, for the Tour Around the World, the same as from London, and for either course—Eastern or Western; or for any part of the Tour. They also issue Tickets for individual travellers or parties to visit Great Britain and Ireland, and for every part of the European Continent, or the East.

PERSONALLY-CONDUCTED PARTIES

Are arranged for Tours in any direction, at the proper seasons for the various countries.

Although Messrs. COOK SON and JENKINS prefer not to arrange for parties to travel through the interior of Palestine in the autumn, they propose arranging for

CHEAP TRIPS FROM LONDON TO JERUSALEM & BACK.

In October and the early part of November; and if found practicable at the time of the visit, to extend the Tours to a few chief places round about Jerusalem, including Bethlehem, the Dead Sea, the Jordan, Jericho, Bethany, &c.

This arrangement will also be made through from America, with facilities at same time of visiting Italy and other Continental countries.

TOURS TO THE NILE IN WINTER, AND TO

PALESTINE IN SPRING,

Will be conducted as heretofore, under the personal supervision of the Messrs. COOK and experienced assistants. For these Tours parties may go in any numbers, at proportionate charges, and the Tours may be for any length of time that parties desire. The arrangements can be extended to the Great Desert and Sinai, and to places East of the Jordan, or from Damascus to the Hauran District.

THE NEXT PERSONALLY-CONDUCTED TOUR

ROUND THE WORLD

Is arranged to leave England at the beginning of September, and it is expected that Mr. ALEXANDER HOWARD, the famous Director of Palestine Tours, will be engaged to accompany the party.

Abb. 1: Thomas Cook & Son, »Preliminary Notice of Future Tours Around and About the World« (1873).

28. In 90 Minuten um die Welt

SVEN PÖTTING

Der Zug war im Bahnhof von Kalkutta angekommen. Passepartout stieg als Erster aus, gefolgt von Mr. Fogg, der seiner jungen Reisegefährtin beim Aussteigen behilflich war. Phileas Fogg hatte die Absicht, sich sofort an Bord des Dampfers nach Hongkong zu begeben, und Mrs. Aouda dort komfortabel unterzubringen. Er wollte sie keinen Moment allein lassen in diesem Land, wo ihr solche Gefahren drohten.

Gerade als Mr. Fogg den Bahnhof verlassen wollten, kam ein Polizist auf ihn zu und fragte: »Mr. Phileas Fogg?« [...] »Dann muss ich Sie [...] bitten, mit mir zu kommen.«

Mr. Fogg ließ sich keinerlei Überraschung anmerken. (ATW, Kap. 15, 108)

Die Art und Weise, wie der exzentrische Londoner Phileas Fogg allen Widrigkeiten zum Trotz stets seinen Tugenden treu bleibt (korrekt, unerschrocken und – zumindest im Film – noch im Fesselballon auf einen gewissen Lebensstandard erpicht) macht ihn einer weiteren Figur nicht unähnlich, die ebenfalls als Inbegriff der *britishness* gilt: James Bond. Es ist daher nicht überraschend, dass David Niven, dessen Verkörperung des Phileas Fogg in der Filmversion von 1956 Standards setzt, wenige Jahre später auch den populären Geheimagenten spielen darf.

Zwar ist die erste Verfilmung von *Casino Royal* (1967) eher eine Bond-Persiflage, aber auch hier gibt Niven die Quintessenz des distinguierten englischen Gentleman, der Stil und Haltung bewahrt und, selbst wenn die Situation seiner Herrschaft entglitten ist, souverän bleibt, weil und indem er sich in jeder Beziehung angemessen verhalten kann. Er bleibt Herr der Lage, weil er ein Mann von Welt ist.

Beide sind Botschafter einer grenzenlosen Mobilität: Während aber 007 rastlos durch die zu Postkartenmotiven reduzierten Städte der Welt reist, um sie vor dem Bösen zu retten, muss Fogg seine Wette mit den Mitgliedern des Reform Club einlösen und stets sein ›Zeitmanagement‹ einhalten. Sie sind Figuren der populären Kultur, die in mehreren Medien auftreten. Mit einem Unterschied: Der Geheimagent ihrer Majestät ist an keinen wie auch immer kanonisierten Text gebunden und hat ein ›kulturelles Eigenleben‹ erlangt. Jede Interpretation des Jules Verne-Romans verweist dagegen auf den Ursprungstext zurück. Die Verfilmung von 2004 von Frank Coraci präsentiert sich zusätzlich explizit als Remake mit offensichtlichen und versteckten Verweisen auf frühere Adaptionen. So sind beispielsweise ähnlich der Version von Michael Anderson selbst die kleinsten Rollen mit großen Stars besetzt. 1956 haben Sir John Gielgud, Cantinflas, Fernandel, Marlene Diet-

rich, Peter Lorre, Shirley MacLaine oder Frank Sinatra kleine und kleinste Rollen – alle Superstars aus unterschiedlichsten nationalen Kinematographien und verschiedenen Epochen – und machen den global konzipierten und distribuierten Film zu einem Produkt des ›world cinema‹, zu einem Grenzen überschreitenden Film, der ein Gewebe internationaler Austauschbeziehungen darstellt. Der Film von 2004 kann mit Kathy Bates als Queen Victoria aufwarten, während Owen und Luke Wilson die Gebrüder Wright geben. Die Attraktion aber ist Arnold Schwarzenegger, der seine letzte Filmrolle vor seiner Amtszeit als Gouverneur spielt.

In einer Kleinstrolche ist 2004 auch John Cleese zu sehen, der die Verkörperung der *britishness* von David Niven übernimmt. Angespielt wird aber auch auf seinen Rollentypus in unzähligen ›Monty Python‹-Sketchen sowie auf die Mitwirkung von zwei weiteren Mitgliedern der legendären britischen Komikertruppe in anderen Stoff-Adaptionen: Michael Palin drehte im Jahr des Mauerfalls, 1989, eine mehrteilige Dokumentation mit dem Titel *Around the World in 80 Days*, Eric Idle spielt im gleichen Jahr den Passepartout in einem TV-Mehrteiler an der Seite von James Bond-Darsteller (!) Pierce Brosnan.

Etwas generalisiert kann man konstatieren, dass Remakes aktueller, bunter und neuerdings auch dreidimensionaler, mit mehr *special effects* auch spektakulärer als ihre Vorgänger sein wollen. Sowohl in der Filmkritik als auch in der Filmwissenschaft sind sie aber nicht gut gelitten und werden nur selten als eigenständiges Filmkunstwerk wahrgenommen.

Betrachtet man die publizistische Auseinandersetzung mit *Around the World in 80 Days*, avanciert die Version von 1956 in der nostalgischen Retrospektive zum Klassiker, als authentisch, jede weitere Neuinterpretation zur ›Wiederholung‹, die im Vergleich zur ›Urfassung‹ an ästhetischer Qualität verloren habe. Aber auch Michael Andersons Film ist kein Premake, auch er adaptiert den Stoff nach verschiedenen Vorgängern, verschaltet ihn bei seiner Verfilmung mit lokal und temporal spezifischen Elementen, um global ein möglichst großes Publikum zu erreichen. Ebenso nutzt er das ›Original‹ geradezu ›parasitär‹ für kommerzielle Interessen aus – um einen Vorwurf, der Remakes pauschal anhaftet, zu zitieren. Doch was ist das Original? Man muss schon in die Stummfilmzeit zurückgehen, um erstaunt festzustellen, dass die erste nachweisbare Verfilmung von *In 80 Tagen um die Welt* aus Deutschland stammt und 1919 fast vollständig in Berlin entstanden ist. Sie weist zumindest dadurch Parallelen zu Frank Coracis Fassung aus dem Jahr 2004 auf, die ebenfalls fast komplett in Berlin und Brandenburg gedreht wurde. Wie etwa 85–90 Prozent der in der Frühphase des Kinos gedrehten Filme ist auch dieses Werk von Richard Oswald nicht vollständig erhalten. Alle Aussagen, die über *Die Reise um die Welt*, wie diese Version aus urheberrechtlichen Gründen genannt werden musste, getroffen werden, orientieren sich an zeitgenössischen Kritiken und Standbildern oder sind Mutmaßungen. 1919 sind sowohl Genrekinos als auch Starsystem etabliert. Hauptrollen spielen die damals aufkommenden Stars Conrad Veidt und Anita Berber. Nicht erst seit seiner Rolle in *Das Cabinet des Dr. Caligari*

ist der ehemalige Theaterschauspieler Veidt auf rätselhafte, dämonische, despotische und fanatische Charaktere festgelegt. Seine schmale, hohe Erscheinung gibt seinen Gestalten gleichermaßen etwas Vornehm-Elegantes und Gefährliches, er verkörpert den Typus des ›urbanen Mephistopheles‹. Der Kinostar mit einem Starimage als Vorstellungsbild einer Person, der durch Filme und filmische Epitexte bestimmte Eigenschaften, Werte und Verhaltensweisen zugeschrieben werden, stellt Kontinuität sowohl zwischen einzelnen Filmen als auch Filmen bestimmter Genres her. Es ist daher anzunehmen, dass Veidt als ›preußischer Phileas Fogg‹ seine Rolle seinem Image gemäß weitab von der literarischen Vorlage als eher zwielichtig interpretiert (☞ 29). Anita Berber war eine der berühmtesten Nackttänzerinnen der Weimarer Republik. Ihre Bühnenprogramme und Filmauftritte, ihr extravaganter, augenscheinlich an Egozentrik und Publizität orientierter Lebensstil machten sie zur verlässlichen Schlagzeilen-Lieferantin der deutschen Presse, zum Sinnbild jener ›Goldenen Zwanziger‹, in denen Massenarbeitslosigkeit, sozialer Notstand, Inflation und politische Radikalisierung einer überreichen Kreativität der Kunstformen und -gattungen gegenüber standen, der durch die Befreiung von äußeren Zwängen, die Abschaffung der Zensur nach dem Kollaps des Wilhelminischen Reiches, freier Lauf gelassen werden konnte. Ihre Besetzung als Aouda ist vermutlich als Lockmittel für das Publikum gedacht.

Die Drehorte sind unter anderem die städtische U-Bahn, der Zoologische Garten und der Wannensee. Es wird aber wenig Anstrengung unternommen, die Drehorte zu kaschieren, wie man anhand von Standbildern erahnen kann. So entsteht zuallererst ein ›Denkbild‹, die Hauptstadt maskiert sich nicht als Indien, ›Wilder Westen‹ oder London, es wird vermittelt, dass alle beliebigen Orte der Welt in der Weltstadt Berlin zusammenfallen, die Metropole eine Art *Aleph* sei. Dem Publikum gefällt dies, ebenso der Presse: Sie lobt den Kolorit, die »abenteuerliche Handlung« und die »bunten Szenenwechsel« und stellt deutlich heraus, dass der Film doch »etwas aus dem Jammer unserer Tage Befreiendes« habe (Anon. 1919).

Von den Tagesereignissen in der Zeit der Wirren der Novemberrevolution 1918/19, von Streiks und Straßenkämpfen unberührt, erlebt das Kino der Weimarer Republik einen Boom. Nach den Kriegsjahren, in denen das Publikum nahezu von der Außenwelt abgeschlossen war, giert es informations-, sensations- und unterhaltungshungrig nach neuen Filmen. Richard Oswald, der in seiner Karriere etwa 120 Filme drehte, bewies besonders in der Blütephase seines Schaffens (1916–1925) ein großes Gespür für die Stoffe, die ›in der Luft liegen‹, die das Publikum interessieren. Und er gab ihm, was es wollte. *Die Reise um die Welt* ist ein Mosaik aus den populären Genres des Jahres 1919 – dem exotischen Abenteuerfilm, Detektivfilm und dem Western. In Deutschland gibt es zu dieser Zeit eine regelrechte ›Exotismuswelle‹. Das Geschehen auf der Leinwand soll den Eskapismus der Zuschauer bedienen, ihn die wirtschaftliche Not und die eigenen Sorgen vergessen lassen und auch seine ›Seh-Süchte‹ nach Fremde befriedigen. Den Phantom-schmerz, den die zwangsweise Beendigung des kurzen deutschen Imperialis-

musabenteuers hinterlassen hat, lindert das Kino, indem es dem Zuschauer im Kinossessel seinen ›Platz an der Sonne‹ zuweist. Dass es sich bei der Fremde, die er kennenlernt, eher um ›triviale Tropen‹, eine Art Parallelwelt handelt, zusammengesetzt aus einem Mythen-Potpourri und Karl May-Phantasien, die Fremden, die er sieht, ebenfalls nur stereotype Imaginationsfiguren sind, ist dabei egal.

In zeitgenössischen Artikeln wird der Zuschauer zum virtuell Reisenden gemacht, der selbst in den Filmen mitspielt und mit der Landschaft sowie den Personen, die er trifft, interagiert. Der *Film-Kurier* schreibt: »Wer kennt nicht die religiösen Feste in Indien, das Straßenleben in China [...]? Wer war noch nicht im tropischen Afrika, in den Urwäldern des Amazonas oder in der Einsamkeit der Polarländer [...]?« Eine Hoffnung, die im selben Artikel aus dem Jahr 1926 geäußert wird, erweist sich aber leider nur wenig später als illusionär: »Ist das nicht der Beginn einer großen Völkerverständigung, wenn jeder den anderen verstehen und schätzen lernt? Wir werden Weltbürger, wenn wir die Welt kennen [lernen] [...] durch den Film« (Anon. 1995, 31). Der Jude Richard Oswald muss 1933 seine Heimat verlassen und flieht vor den Nazis quer durch Europa in die USA ins Exil. Ein arbeits- und bildertrunkenes Werk habe ein willkürliches Ende gefunden, heißt es in einer der wenigen Publikationen über den heute fast vergessenen Regisseur, der am ehesten noch durch seinen Skandalfilm *Anders als die Anderen* seinen Platz in den Filmkanons gefunden hat.

29. Filmbilder (II). Fogg als zwielichtige Gestalt

Das offizielle Filmplakat für die Premiere von Richard Oswalds erster Verfilmung von *In 80 Tagen um die Welt* im »Marmorhaus« am Kurfürstendamm in Berlin am 20. März 1919 präsentiert den Hauptdarsteller Conrad Veidt (1892–1942) weitab von der literarischen Vorlage als eher zwielichtige Gestalt: Zwar erscheint er auf dem Plakat (vgl. Abb. 1) als vollendeter britischer Dandy mit Stoppuhr in der Hand, der mit einem Bein in Nordamerika, mit dem anderen in der alten Welt steht. Die erhaltenen Filmfragmente zeigen ihn aber eher als »preußischen« Phileas Fogg, der, als er seine Wette zu verlieren droht, sein Scheitern nicht wie ein Gentleman akzeptiert, sondern erst im letzten Moment vom Selbstmord abgehalten werden kann.

SVEN PÖTTING



Abb. 1: Filmplakat zur Premiere von Richard Oswalds *Die Reise um die Erde in 80 Tagen* (1919).

30. Blinde Flecken. Geschlechterdifferenzen im Weltverkehr

CAROLINE PROSS

Geo-/Kapitelindex: An Bord der *Rangoon* (Kap. 16)

In 80 Tagen um die Welt ist ein Roman über das Beobachten von Welt, und auch Mrs. Aouda, die einzige Frau, wird als ›Beobachterin‹ eingeführt. Ein, wenn nicht das zentrale Merkmal dieser Figur sind ihre »schönen Augen« (ATW, Kap. 14, 100, 104 u.a.), insistent wird Mrs. Aouda über ihre Augen charakterisiert. Was aber sehen diese Augen? Und zu welchen Beschreibungen der bereisten Welt geben sie Anlass?

Gemessen an den Erwartungen, die die Thematisierung ihrer Blicke weckt, wird man auch hier von einem Ausfall von Weltwahrnehmung sprechen können. Ähnlich wie Fogg und Fix ist auch Mrs. Aouda im Wortsinne ein ›blinder Passagier‹. Eine Lesart, die diese Figur lediglich als Variante der »Helden des Sekundären« deutet und sie als weiteres Beispiel für ein modernes Subjekt ohne »Erfahrung« rubriziert (Sloterdijk 1999, 841), übergeht allerdings eine Differenz, die der Roman mit einiger erzählerischen Raffinesse in Szene setzt: Dem Universalismus global standardisierter Verhaltensmuster ist bei Verne ein *gender bias* eingezeichnet, den es gegen die These der Nivellierung jeglicher Erfahrung zu lesen gilt.

Die indische Witwe ist die einzige Frau in einer innerhalb von Vernes Œuvre ungewöhnlich männerbündisch organisierten Welt, in der sie sich wie ein Fremdkörper ausnimmt (vgl. Serres 2003, 45). Analysen berücksichtigen diese Figur in der Regel bestenfalls am Rande oder subsumieren sie dem, was sich über ihre männlichen Beschützer sagen lässt. Sie handeln sich auf diese Weise aber ihrerseits einen blinden Fleck ein, denn so sehr an Mrs. Aouda Beobachtungsverhältnisse inszeniert werden, die für den gesamten Roman charakteristisch sind, so sehr folgt das Beobachtungsverhalten dieser Figur genau besehen einer eigenen Logik. Diese Logik aber verweist auf eine strukturelle Asymmetrie, die das gesamte Weltnetzwerk des Romans durchzieht.

Wenn Mrs. Aoudas Blick sich gar nicht erst auf die durchreiste Welt richtet, hat dies einen ganz bestimmten Grund. Von Kapitel 16 an, als sie ihr Bewusstsein wieder erlangt und sich der Reisegesellschaft anschließt, wird Mrs. Aouda sehr wohl als eine Beobachterin eingeführt, ihre Augen und ihr Sehen werden vom Erzähler kontinuierlich thematisiert. Nur richtet ihr Blick sich nicht so sehr auf die Welt draußen. Von dem Moment an, da sie wieder zu Bewusstsein kommt, bis zum Ende des Romans sind Mrs. Aoudas Blicke vor allem auf ein Objekt in ihrer unmittelbaren Nähe gerichtet: auf Phileas Fogg. Die Illustration von Neuville und Benett,

Abb. 1: »Bei jeder Gelegenheit bezeigte sie ihm aufs Lebhafteste ihre Dankbarkeit.«
Phileas Fogg und Mrs. Aouda an Bord der
Rangoon, Stich von Léon Benett aus der
Erstausgabe des Romans (1873).



die Mrs. Aouda in Begleitung Foggs an Deck der *Rangoon* zeigt, setzt diese Struktur der Blicke prägnant in Szene (vgl. Abb. 1; ATW, Kap. 16, 117).

Dem Betrachter des Buchs bietet sich ein frontaler Ausblick auf das offene Meer, die Blicke der Figuren sind hingegen abgelenkt. Während Fogg einen Punkt außerhalb des Bildes fixiert, ist Mrs. Aoudas Blick wiederum mit leicht niedergeschlagenen Augen auf den Mann an ihrer Seite gerichtet: »blickte sie Mr. Fogg mit großen Augen an« (ATW, Kap. 16, 118), heißt es wenig später, und damit ist ein Muster etabliert, das sich bis zum Ende des Romans durchhalten wird (vgl. ATW, Kap. 17, 132; Kap. 20, 150; Kap. 30, 244). Mrs. Aoudas Weltbezug erscheint mithin als ein indirekter und mittelbarer. Er verläuft über den Mann, dem sie ihr Leben verdankt und über dessen Sonderlichkeiten sie aus Verbundenheit hinwegsieht: »Bei jeder Gelegenheit bezeigte sie ihm aufs Lebhafteste ihre Dankbarkeit« (als Bildunterschrift zu ATW, Kap. 16, 118).

Nun ist Mrs. Aouda keine devote oder unselbständige Wilde. Zwar verkörpern die »Ind[ian]er« auf beiden Seiten des Ozeans in den *80 Tagen* das Wilde, doch aus der Figur der »junge[n] Dame« (ATW, Kap. 16, 122) sind alle Spuren ihrer Herkunft getilgt. »Diese Frau war noch sehr jung, weiß wie eine Europäerin« (ATW, Kap. 12, 85), wird sie eingeführt, und der Augenschein bewahrheitet sich in der nachgetragenen Geschichte (vgl. ATW, Kap. 12, 88). Wie sich rasch zeigt, hat Mrs. Aouda wenig gemein mit den »wilden Gegenden« (ATW, Kap. 12, 86, Überset-

zung modifiziert) und den »barbarischen Bräuche[n]« (ATW, Kap. 12, 86) vor Ort. Ihrer Erziehung nach ist sie Produkt eines transnationalen Netzwerks, das sich über den Handel knüpft und das Lokale mit europäischen Mustern überschreibt (vgl. Butcher 2009, 14).

Die schöne Inderin ist die »Tochter reicher Kaufleute in Bombay. Sie hatte in jener Stadt eine englische Erziehung genossen, und ihrem Benehmen, ihrer Bildung nach hätte man sie für eine Europäerin halten können.« (ATW, Kap. 12, 89) Wie der Erzähler betont, erfüllt Mrs. Aouda europäische Rollenmuster in idealtypischer Weise: »Mrs. Aouda, Witwe des Radschas von Bundelkhand, [war] eine bezaubernde Frau [...], und zwar durchaus im europäischen Sinn des Wortes. Ihr Englisch war nahezu makellos, und der Parse hatte keineswegs übertrieben, als er behauptete, diese junge Parsin sei durch Erziehung und Bildung in eine Europäerin verwandelt worden.« (ATW, Kap. 14, 101; ~~19~~ 19) Als Erstes versorgen ihre Retter sie denn auch mit Kleidung nach dem Vorbild der »Regent Street« (ATW, Kap. 14, 100), und erst als man sie wieder europäisch eingekleidet und in ein städtisches Milieu zurückversetzt hat, gewinnt Mrs. Aouda ihr Bewusstsein zurück. Unmittelbar auf die Revestitur folgt der Satz: »Mrs. Aouda kam langsam wieder zu Bewusstsein« (ebd.).

Wenn Mrs. Aoudas Weltbezug indirekt und abgeleitet ist, fügt dieses Muster sich in das Gesamtbild des Romans. Es wird jedoch anders motiviert als im Falle ihrer Reisebegleiter. Mrs. Aouda hält sich überwiegend in Innenräumen auf. Während der Überfahrt nach Hongkong trifft man sie in ihrer Kabine oder im »großen Salon der Rangoon« (ATW, Kap. 17, 123) an; wo immer die Weltreisenden ankommen, in Hongkong, Yokohama, San Francisco oder New York, wird Mrs. Aouda als erstes in einem Hotel untergebracht, während die Männer Informationen einholen und die lokalen Verhältnisse erkunden. Ihr Wissen über die durchreiste Welt bezieht Mrs. Aouda in erster Linie aus den Berichten ihrer Reisegefährten und nur in deren Begleitung bekommt sie etwas von den bereisten Gegenden zu sehen (vgl. ATW, Kap. 17, 125f.; Kap. 20, 149f.; Kap. 25, 196ff.).

Männer und Frauen sind in *80 Tagen um die Welt* unterschiedliche Wahrnehmungs- und Bewegungsspielräume zugeordnet, wenngleich sie dieselben Verkehrsmittel benützen, ist ihnen die bereiste Welt in unterschiedlichem Maße und auf unterschiedliche Weise zugänglich. Mit einiger Präzision bildet Vernes Roman in dieser Hinsicht für das 19. Jahrhundert typische geschlechtsspezifische Limitationen von Mobilität. Auf Frachtschiffen wie der *Carnatic* oder *Henrietta* waren unverheiratete Frauen Ende des 19. Jahrhunderts nicht vorgesehen (vgl. Diesbach 2000, 236), und auch in der Personenschiffahrt herrschen geschlechtsspezifische Einschränkungen. Das Reglement der Cunard-Linie etwa sieht vor, dass weibliche Passagiere sich während der Atlantiküberquerungen im Inneren der Schiffe aufhalten und allenfalls in Begleitung an Deck erscheinen sollen (vgl. Althoff 1988, 166f.). Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang auch der vollständige Negativbescheid, den Passepartout erhält, als man auf der Suche nach seinen Reisege-

fährten die Passagierliste der *Carnatic* durchgeht: »Es gibt hier keine junge Dame an Bord« (ATW, Kap. 22, 172).

Was sich in der Differenz zwischen Mrs. Aouda und ihren Reisegefährten abzeichnet, ist ein *gender bias*, der den offenen Weltverkehr am Ende des 19. Jahrhunderts asymmetrisiert und sich in einer Serie von Exklusionen materialisiert (vgl. Perrot 1994, 519–528). In diesen Beschränkungen und Ausschlüssen wird das zeitgenössische Wissen vom Geschlecht als soziale Praxis wirksam. Von Humboldt bis Michelet postuliert die Geschlechteranthropologie des 19. Jahrhunderts bekanntlich eine physiologisch begründete substanzielle Differenz der Geschlechter, aus der auch unterschiedliche Positionen und Bewegungsmuster im sozialen Raum abgeleitet werden: Frauen und Männern werden die Positionen von Intimität und Öffentlichkeit, Immobilität und Mobilität und im Ergebnis ein indirekter bzw. ein direkter Zugang zur Welt zugeordnet (vgl. Honegger 1992; Fraisse 1992; Laqueur 1996).

Berücksichtigt man, dass es das Wissen über die Differenz der Geschlechter ist, das den Zugang zum sozialen Raum begrenzt und ein signifikantes Mobilitätsgefälle begründet, bedenkt man weiter, dass es sich hierbei um kulturpragmatische Rahmenbedingungen handelt, die den Geschlechtern *a priori* asymmetrische Bewegungs- und Beobachtungsspielräume zuweisen und den Gebrauch der Techniken der Welterschließung modulieren, dann wird deutlich, dass sich in Mrs. Aoudas Welt-»Blindheit« anders als bei Fogg oder Fix kaum ein verfehltes Beobachtungsverhalten manifestiert. Während die Namen der Männer explizit auf Dysfunktionen hinweisen, ist die Namengebung der »edelmütigen Frau« (ATW, Kap. 35, 289) in dieser Hinsicht neutral (vgl. den Kommentar in ATW 2009a, 367). Mit nachgerade hyperbolischer Konsequenz verkörpert die Dame, deren »schöne[r] Blick« (ATW, Kap. 35, 289) sich nicht auf die Außenwelt richtet, sondern auf die Männer in ihrer unmittelbaren Nahwelt, ganz im Gegenteil das soziokulturelle Regelwerk, in dem sich das Wissen über die Geschlechter des 19. Jahrhunderts in geschlechtlich divergierende Raumpraktiken übersetzt.


Dass Verne mit dieser Inszenierung eine kritische Absicht verfolgt, ist nicht anzunehmen. Typologien der Geschlechterbeziehungen in seinen »Reisen« belegen, dass Frauen in Vernes Romanen dort an ihrem Platz sind, wo sich Mrs. Aouda am Ende von *In 80 Tagen um die Welt* befindet, in der immobilen Sphäre der Häuslichkeit, während weibliche Mobilität sich mit Verunklarungen und Krisen der geschlechtlichen Zuordnung verbindet (vgl. Diesbach 2000, 233–254). Gleichwohl inszeniert der Roman eine bemerkenswert lange Phase, in der diese Deckung nicht gegeben ist und Versuche, geschlechtliche Bestimmung und faktische Mobilität wenigstens provisorisch zur Deckung zu bringen, als eine der vielen Erschwernisse und Störungen wirksam werden, die das Gelingen des Projekts einer reibungslosen Weltumrundung immer wieder in Frage stellen. In der Mobilitätssphäre des globalen Weltverkehrs ist Mrs. Aouda strukturell fehl am Platz, und von hier erklärt sich auch die für moderne Kritiker irritierende Reduktion dieser Figur

auf die Rolle eines von den männlichen Protagonisten transportierten ›Gepäckstücks‹, das über keinen nennenswerten eigenen Bewegungs- und Handlungsspielraum verfügt (vgl. Diesbach 2000, 235; ähnlich Lynch 1992, 56).

Wenngleich der Roman die geschlechtsspezifischen Asymmetrien und Differenzen innerhalb der für Informationen, Güter und Menschen scheinbar so durchlässigen Sphäre eines zunehmend standardisierten Weltverkehrs nicht zum Gegenstand expliziter diskursiver Erörterungen macht, werden diese Asymmetrien für die Leser des Romans auf diese Weise gleichwohl aus der Latenz eines ›stummen Wissens‹ gehoben. Im Rahmen der Fiktion werden sie als Differenzen beobachtbar gemacht, die im kulturellen Wissen und den sozialen Institutionen des 19. Jahrhunderts begründet sind, und sie werden lesbar gemacht als Manifestationsweisen einer symbolischen Ordnung, deren Machteffekte keineswegs erst im Verhältnis von Zentrum und Peripherie wirksam werden, sondern bereits in diesem Zentrum selbst.

31. Unter Dampf (II). Die *SS Rangoon*

»[...] Von den sieben Schiffen, die Fogg auf seiner Reise um die Welt verwendet, und den zwei weiteren, die er verpasst, lassen sich immerhin vier historisch nachweisen. [...] Zweitens, der Schraubendampfer *Rangoon*, mit dem Fogg und seine Entourage von Kalkutta nach Hongkong fahren (1863 gebaut, 1.776 Tonnen, bei Verne 1.770), gesunken 1871 nach einem Schiffbruch bei Ceylon. [...]«

BERNHARD SIEGERT (Auszug aus  60)

Aus einem Bericht von einer Reise der *SS Rangoon* in den Jahren 1863 und 1864 (Brett 1928, 169):

Under the command of Captain Pearman, the *Rangoon* left the East India docks, London, on November 26, 1863, having on board 110 passengers. Owing to the late arrival of some dispatches, the vessel was compelled to remain at Gravesend until December 4, and did not take her final departure from the Downs until December 10. The following day the *Rangoon* came into collision with the barque *Lord Maidstone*, and had her bows stove in and headgear wrecked. The *Rangoon* at once commenced to sink, and her captain lost no time in signalling for assistance. A tug was speedily dispatched from Ramsgate, and the *Rangoon* was towed into Deal. It was found that the barque had been extensively damaged, and it was not until January 13, 1864, that repairs had been effected and she was again able to proceed to sea. She took her second departure from the Downs on January 24, and passed the meridian of the Cape 45 days after clearing Start Point. In running down her easting the barque met a succession of southerly gales, accompanied by terrific seas and heavy hail storms. The Cape of Tasmania was sighted on May 18, and severe weather was then encountered for the next two weeks. On June 2 the *Rangoon* put into Sydney for supplies. She resumed her voyage to Napier after a stay of two days, and met with fine weather until November 13, when a heavy gale and tremendous cross sea was experienced, the vessel being at that time in the Bay of Plenty. The following day the *Rangoon* was struck on the port beam by a terrific sea, which made a clean sweep of the decks, taking everything movable over the side. Several boats were smashed to matchwood.

After meeting further stormy weather, the *Rangoon* finally dropped her anchor at Napier on July 23. During the voyage there was one birth and three deaths. On landing after their long sea voyage, the immigrants made bitter complaint concerning their treatment during the voyage, and a commission was set up to inquire into the matter and report to the Government.

32. Der Globus und das Klobige. Uranologie und Meteorologie

ROBERT STOCKHAMMER

Geo-/Kapitelindex: An Bord der *Rangoon* (Kap. 17)

»[...] und falls es doch Zitterbewegungen gab, so wären sie komplizierter zu berechnen gewesen als jene auf dem Uranus, die zur Entdeckung des Neptun führten.« (ATW, Kap. 17, 131f., Übersetzung modifiziert) Diese durchgeführte Metapher, die den Zweck zu haben behauptet, die von Mrs. Aoudas Charme nicht in Erschütterung versetzte Oberfläche des stoischen Engländers Phileas Fogg zu beschreiben, dient in Wahrheit der wissenschaftshistorischen Bildung des Lesers. Denn dieser erfährt daraus, dass nicht erst die Entdeckung der extrasolaren Planeten (seit ungefähr 1990, die genaue Datierung ist umstritten, weil einige der ersten Postulate noch bestätigt werden mussten bzw. sich als irrig herausstellten), sondern schon die 1846 erfolgte Entdeckung des letzten (um vom Pluto abzusehen, der diesen Status ja nur zwischen 1930 und 2006 genoss) Planeten in unserem Sonnensystem indirekt erfolgte, nämlich auf die anders nicht erklärbare Gravitationswirkung eines (zumindest zunächst) nicht gesichteten Himmelskörpers auf einen beobachtbaren zurückgeht: Der Neptun wurde aus Zitterbewegungen (*perturbations*) des Uranus erschlossen und erst daraufhin, mithilfe daraus abgeleiteter Suchbefehle, gefunden.

Das dabei angewendete Verfahren ist ein astronomisches auch im epistemologischen Sinne einer Wissenschaft, in der es keinen Zufall und keine Wahrscheinlichkeiten gibt. Der antike Name für diese Wissenschaft lautet, als handle es sich dabei um eine parsprototische Verwendung des totumpropartischen Namens des siebten Planeten, Uranologie. Diese hat es mit perfekten Körpern und deren regelmäßigen Bewegungen bzw. ihrer Unbeweglichkeit zu tun: mit dem kugelförmigen Himmelsgebäude als ganzem sowie mit den darin sich befindenden Planeten und Fixsternen. Wenn Planeten zittern, so kann dies auf andere Körper zurückgeführt werden, die im Rahmen dieser Rechnung wiederum perfekt sind.

Dieses Wissen unterscheidet sich von dem der Meteorologie, die, nach der aristotelischen Definition, »alle die Geschehnisse [umfasst], die sich auf natürliche Weise, dabei jedoch im Vergleich mit dem ersten Elementarkörper [dem Himmelsgebäude] unregelmäßiger vollziehen« (Aristoteles 1979, I 1, 338b, 20ff.). Damit unterscheidet sie sich von der Uranologie, die von perfekten Körpern handelt, welche sich entweder gar nicht oder regelmäßig bewegen.

Zwar werden diese Wissensformen gern (u.a. von Aristoteles selbst, vgl. 1979, I 2, 339a, 20) nach ihren Gegenstandsbereichen unterschieden, wobei die translunare Welt zur Uranologie und die sublunare zur Meteorologie zu zählen wäre.

Dies jedoch geht nur auf, wenn man – wie Aristoteles dies tut – Kometen und sogar die Milchstraße zum Bereich des Sublunarischen zählt. Nach Aristoteles' eigenen Kriterien wären also seit der Frühen Neuzeit die Milchstraße (Galilei sei Dank!) und die Kometen (Halley sei Dank!) in den Bereich des uranologischen Wissens überführt (oder zurückgeführt), das es mit den translunarischen Himmelskörpern zu tun hat; dem epistemischen Sinn des Wortes treu geblieben sind jedoch Körper, die heutzutage ›Meteore‹ heißen: *metéoros* bedeutet zunächst vieles, was, von der Erde aus gesehen, in der Höhe, in der Luft ist, darunter Witterungserscheinungen ebenso wie bestimmte Himmelskörper – so dass es nur heutzutage ein Kalauer wäre, die Meteorologie als Wissenschaft von den Meteoren zu bestimmen.

Der Planet Erde ist Gegenstand der Uranologie *und* der Meteorologie; *globus* kann ›Kugel‹ *und* ›Klumpen‹, einen regelmäßigen und einen unregelmäßigen Körper bezeichnen. Uranologisch betrachtet ist die Erde im geläufigen Wortsinn ›global‹: ein perfekter geometrischer Körper, an dessen Oberfläche alle Punkte gleich nah zum Mittelpunkt stehen (vgl. Aristoteles 1857, II 14, 297a); meteorologisch ist die Erde in einem anderen, nicht mehr geläufigen Wortsinn, ›global‹: an verschiedenen Stellen verschieden beschaffen, verschiedenen Wettern ausgesetzt und von verschiedenen Klimata geprägt. Diejenigen *perturbations* eines anderen Himmelskörpers, die auf die regelmäßige Einwirkung anderer Himmelskörper schließen lassen, gehören der uranologischen Ordnung an; sublunarisches *perturbations* auf der Erde hingegen zeugen von meteorologischer Unordnung.

Foggs mathematisches (»Das waren seine Worte.« ATW, Kap. 16, 118) Verhalten (☞ 25) lässt sich als der Versuch beschreiben, unter meteorologischen Bedingungen uranologisch zu agieren: »Aber dieser Mann [...] reiste auch nicht, sondern beschrieb einen Kreis. Er stellte einen schweren Körper dar, der sich in einer Umlaufbahn um die Erdkugel befand und dabei den rationalen Gesetzen der Mechanik folgte.« (ATW, Kap. 11, 67f.) Sein Größenwahn besteht darin, dass er noch das Meteorische dem Typ des uranologischen Wissens unterwerfen zu können vermeint. Dementsprechend wird ihm etwa zugetraut, Stürme vorhersehen zu können: »Man konnte den Eindruck gewinnen, als sei auch dieser Sturm [vor der südchinesischen Küste] Teil seiner Planung, als habe er ihn längst vorausgesehen.« (ATW, Kap. 18, 133) Aber offensichtlich gibt es hier eine epistemologisch unsaubere Stelle: Zwar bescheidet Fogg noch anlässlich der Unterbrechung der Zugreise in Indien, er habe so etwas vorhergesehen (»ich hatte sie ja vorausgesehen«, ATW, Kap. 11, 74). Auf Nachfrage muss er jedoch einräumen, dass er nicht genau dieses, sondern nur »irgendein Hindernis« (ATW, Kap. 11, 74; Hervorhebung R.S.) eingeplant habe, also nur mit der Wahrscheinlichkeit *eines* mittelgroßen Zwischenfalls gerechnet habe. Um jedoch auszuschließen, dass sich der Reise zwei Hindernisse oder ein besonders großes entgegenstellen, hätte er eine ganz andere Mathematik bemühen müssen als die, mit der Himmelsbewegungen berechnet werden (nämlich eine stochastische).

Wenn die Reisegesellschaft im weiteren Verlauf zunehmend viele Hindernisse mit wachsendem Improvisationsvermögen überwindet, so ließe sich dies auch so beschreiben, dass sie zunehmend im emphatischen Sinne ›reist‹ – statt bloß eine Umkreisung der Erde zu beschreiben. Insofern findet Fogg sich zunehmend mit der meteorologischen Dimension des *globus* ab, statt auf der uranologischen zu insistieren. Wofür ja auch spricht, dass er sich am Ende denn doch mit einer Frau einlässt (30).

33. Loxodromen der »Außergewöhnlichen Reisen«

MICHEL SERRES

Grotte, Höhle, Schacht, Brunnen, Grube, Stollen – es gibt nur wenige Romane von Jules Verne, in denen solche unterirdischen Basiliken fehlten. Reale: Fingal im *Grünen Strahl* (*Le rayon vert*, die Mammut-Höhle von Kentucky im *Testament eines Exzentrikers* (*Le testament d'un excentrique*); real-imaginäre: das neue Aberfoyle im platonischen Text *Schwarz-Indien* (*Les Indes noires*); vollkommen phantastische oder von Menschenhand gegrabene: Granite-House, die halbmarine Zufluchtsstätte Nemos, die Columbiad des Gun-Club, der gewaltige feuerspeiende Schlund des Kilimandscharo, der die Polachsen wiederaufrichten soll, die ausgehöhlte Insel in *Vor der Flagge des Vaterlands* (*Face au drapeau*) und so weiter. Unter diese tellurischen Themen mischt sich jede Menge Bachelardscher Motive des Wassers und des Feuers, bis schließlich das zentrale Bild des ganzen Werkes vor uns steht: *der Vulkan*. Die Welt – im geologischen Sinne verstanden – ist vor allem (und letztlich) vulkanischer Natur; die außergewöhnliche Reise zu dem sublimen Punkt ist eine Reise, die zu einem Krater führt, von einem Krater ausgeht oder ihren Weg durch einen Krater nimmt, man denke an *Meister Antifer* (*Maître Antifer*), *Der Goldvulkan* (*Le volcan d'or*), *Reise durch das Sonnensystem* ([Hector] *Servadac*). Was finden die Gefährten des Kapitän Hatteras am Pol? Eine Insel (auch dies ein zentrales Thema); in der Mitte der Insel liegt ein Vulkan; und der mathematische Punkt des Pols befindet sich im Zentrum des Kraters. Überdies wird die Grundidee der ewigen Wiederkehr (die in *Die geheimnisvolle Insel* [*L'île mystérieuse*] erstmals auftritt und dann bis zum *Ewigen Adam* [*L'éternel Adam*] immer wieder anzutreffen ist) erst möglich durch Folgen von eruptiven Zerstörungen und Palingenesen. Es liegt auf der Hand, was eine psychoanalytische Kritik aus alledem hervorholen könnte, und man sieht es zu gut, als daß man sich damit aufhalten müsste.

Der Roman *Reise zum Mittelpunkt der Erde* (*Voyage au centre de la terre*) ist das vollkommene Werk des Empedokles-Komplexes. Auf den kryptographischen Spuren des Alchimisten Arne Saknussemm (dessen gesamtes Werk verloren gegangen ist, bis auf die in Runenschrift verfaßte Botschaft), dringen Axel und sein Onkel in den Jökull des Snoeffels in Island ein und gelangen durch den Stromboli wieder an die Erdoberfläche; die Reise verbindet die Öffnung eines erloschenen Vulkans mit einem in voller Aktivität befindlichen Krater. Wünscht man sich einen Katalog, so findet man ihn hier vollständig zusammengestellt: Das Innere der Erde enthält alles, was man nur möchte, an Höhlen, Schlünden und Abgründen, an verwinkelten Gängen und Labyrinthen (einschließlich des Ariadnefadens: des Hans-Bachs), an wassergefüllten Grotten, Bächen, Meeren und unterirdischen Stürmen, an elektri-

schen, magnetischen und tektonischen Feuern. Einen ganzen Schatz kann der Psychoanalytiker hier ohne großen Aufwand heben; und welch ein Entzücken werden ihm die Riesenchampignons einflößen – ein Wald von Symbolen –, deren Wachstum von dem eines feuchtwarmen Grases noch überboten wird, oder die Flutwelle, die ganz gegen die Naturgesetze zunächst das Floß in die Höhe hebt, um es dann in einen zufällig gerade ausbrechenden Lavakamin zu drängen. Die Symbolik liegt an der Oberfläche des Textes und bedarf keiner Übersetzung – ein schlecht gehütetes Geheimnis, ob es nun in der Erde vergraben ist oder in einem Code.

All das wäre überzeugend ohne *Isaac Laquedem* – und es bleibt auch mit ihm zum Teil überzeugend. Wir alle kennen diesen Roman, in dem zum erstenmal gesagt wird, daß alle Menschen sterblich sind und daß folglich die schlimmste aller Strafen die Unsterblichkeit sein müsse, Simone de Beauvoir und Borges haben den älteren Dumas möglicherweise gelesen. Doch Verne, der den *Monte-Christo* der »Außergewöhnlichen Reisen« *Mathias Sandorf* tauft, hat ihn ganz sicher gelesen: Und er hat daraus etwas ganz anderes übernommen.

Frage: Was suchen die Helden der *Reise* am Avernus? Etwas ähnliches wie das, was Laquedem dort findet. Laquedem ist zum Reisen und Umherirren verdammt. Man findet ihn in Griechenland, im Kaukasus, in Rom, auf den Meeren und in den Wüsten – an allen Orten und in allen Zeiten, denn er kann nicht sterben. Er ist der ewige Jude, der Odysseus ohne Heimkehr, bei dem aus dem griechischen Kreis eine fortlaufende Linie wird. Dumas' Text ist ein Versuch; er hat ihn nie vollendet. Das Programm war maßlos; fünfundzwanzig Bände sollten die vergangene, gegenwärtige und zukünftige Geschichte der Menschheit aufzeichnen, erlebt und beobachtet von dem ewigen Zeitgenossen, der so in die Antizipation eintaucht. Dort hätte man gesehen »den neuen Messias Siloe, die Welt, zur Vollkommenheit gelangt und sich gegen Gott erhebend, die zweite Passion, das Ende der Welt in Kälte und Finsternis, den Juden, den letzten Menschen der alten und den ersten der neuen Welt«. Paul Lacroix hatte den *Ewigen Adam* entworfen; Jules Verne hat ihn geschrieben. Man möchte fast meinen, Dumas' Programm findet seine Verwirklichung in der Gesamtheit der *Voyages extraordinaires*, wobei sie weniger von dem unsterblichen Zeugen, dafür mehr vom wiedergefundenen Kreis enthalten. War das Absicht, oder war es unbewußt? Oder entsprach es einfach dem Zeitgeist? Ich weiß es nicht, aber die Tatsache bleibt bestehen. Die Antizipation ist dann nur noch eine dritte Seite der Dinge, und die vollständige Rekapitulation der Vergangenheit ist eine andere – oder dieselbe: *Die geheimnisvolle Insel* zum Beispiel ist eine Zeitreise, die den futuristischen Zukunftsvisionen gleicht. Der Ballon ist eine Maschine, mit der man in die Vergangenheit zurückkehren kann, ganz wie die Siedler auf der Lincoln-Insel die gesamte Geschichte vom Punkt Null an wiederholen, vom adamitischen Zustand bis hin zur eruptiven Katastrophe des Endes und Anfangs. Im Mikrokosmos der Insel durchläuft diese exemplarische Mikromenschheit noch einmal die bekannten Zeitalter und Entwicklungsstadien bis hin zur vollkommenen Welt, dem Tod von Nemo als Gott und der vulkanischen Eschato-

logie. Die Geschichte bildet einen Kreis und kann von vorn beginnen: Bei einer Reise, deren räumliche Dimension nahe Null liegt, ist die zeitliche Dimension des zurückgelegten Weges nahezu erschöpfend. Überdies ist *Die geheimnisvolle Insel* der Prototyp aller Romane, die sie lediglich wiederholen, ergänzen oder analysieren.

Kehren wir zu Laquedem-Saknussem zurück, und gehen wir von der Geschichte zur Vorgeschichte, von der Archäologie zur Paläontologie über. Isaac hat vom sterbenden Prometheus den goldenen Zweig erhalten, der die Tore der Hölle öffnet, und das transzendente Wissen um den Ort, an dem die Parzen sich aufhalten: den *Mittelpunkt der Erde*. In Begleitung des Apollonius von Tyana bringt er die Etappen der Initiation hinter sich, überquert den schwarzen See und steht dann am Rande des Abgrundes. Weder bei Verne noch bei Dumas braucht man dem Text Gewalt anzutun, um sich von der Prägnanz der bei Homer, Vergil und Dante entlehnten Themen zu überzeugen: Beide zitieren im selben Augenblick den *facilis descensus Averni*, den leichten Abstieg zum Avernisee, beschreiben dieselben sanften Wiesen, dieselben dunklen Wasser, dasselbe fahle Licht. Die modernen Reisen unterscheiden sich von den alten in dem einzigen Punkt, der sich verändern kann: der Wissenschaft. Die Schatten sind nicht mehr Spuren vertrauter Toter; nun berichten die geologischen Schichten von einer verlorenen Geschichte und einem verlorenen Wissen ähnlich den Ossuarien und der fossilen Flora. Cuvier, Milne-Edwards und Quatrefages haben ihre Spuren hinterlassen. Apollonius und Lidenbrock sind Geophysiker und Paläontologen und nicht bloß Mystagogen oder Medien. Bei Verne haben wir es wiederum mit einer Reise zu tun, die im selben Maße zurück in die Zeit führt, wie sie in die Tiefe vordringt: eine neue (oder sehr alte) Bedeutung von Anamnesis. Die Archäologie erhält hier die globale Konstellation ihrer Bedeutungen: verloren-wiedergefundenes Geheimnis der Runeninschrift; vergessenes, in klare Symbole eingebettetes Unbewußtes; der Ursprung der Welt und des Menschen, ausgelöscht und bewahrt in den Tiefenschichten des Granits, in Knochenhaufen oder Plesiosaurusfunden; alte esoterische Traditionen der hohlen Erde (☞ 37) und der riesenhaften Vorfahren. Auf diesen Wegen verliert Axel die Erinnerung an die jüngste Vergangenheit, Grauben, die schöne Vierländerin, schwindet aus seinem Gedächtnis. In ihrer Phantastik läßt die *Reise* nun all ihre Vorläufer, Homer, Dante und Dumas, hinter sich; als das unterirdische Mittelmeer erreicht ist, erleben die Toten ihre Auferstehung oder eher noch, sie sind niemals gestorben: Das Geheimnis enthüllt sich höchst lebendig in Fleisch und Blut, Knochen und Krallen; die großen Saurier gehen einander an die Kehle; primitive Farne reichen über die Bäume hinaus und dienen den Mastodonten als Nahrung, deren Rüssel ein Gewirr von Schlangen bilden. Es handelt sich nicht mehr darum, die Schatten von Schatten zu befragen oder die Göttinnen des Todes, sondern um die Betrachtung des ursprünglichen, protohistorischen Lebens, das auf naive Weise entdeckt wird und präsent ist wie ein Buch erlebter Paläontologie. Und dann, mitten im Urwald, in einer wahrhaft traumgleichen Angst, finden wir *Adam* wieder, gewaltige zwölf Fuß groß, mit dem Kopf eines Büffels* und der Mähne eines Löwen, vorsint-

flutlicher Hirte einer Herde von Ungeheuern. Daß ein Unfall das Erreichen des Mittelpunkts verhindert und zu überstürzter Rückkehr durch den Rachen des Stromboli zwingt (zur Rückkehr in die Geschichte, in die alte-neue Welt), was zählt das schon? Die Reise ist beendet, das Wissen vollkommen und die Initiation erfolgt, als man den ersten Menschen sieht, den Vater unserer Väter oder den letzten Zeugen. Die Zeit nimmt ihren gewohnten Gang wieder auf, die Begrabenen erleben ihre Auferstehung (die Toten sind niemals gestorben), die Parze des Mittelpunkts knüpft neuerlich den Faden.

Ich habe nichts dagegen, daß man die Symbole einer psychoanalytischen Kritik unterzieht – daß der Vorfahr-Gott-Vater *immanior ipse* ist usw. –, aber man sollte auch zugeben, daß der Schlüssel für die Lektüre gleich mit der Lektüre mitgeliefert wird, die Methode mit dem Problem, die Bewegung mit dem Ziel, der Arzt samt seinem Wissen mit dem Kranken und seiner Krankheit, der Lernende mit seinem Führer, der Initiierte mit seinem Priester, das Labyrinth mit seinem Faden. Dem Kryptogramm ist sein Dechiffrierschlüssel beigegeben und dem Abgrund sein Hans-Bach (und sollte man einmal den Ariadne-Bach verlieren, sorgt die Ausbreitung des Schalls für Ersatz); der finstere Schlund ist mit Runeninschriften versehen; die Wege des Todes und des Ursprungs sind *markiert*; desgleichen stehen die unbewußte-imaginäre-wissenschaftliche Fauna und Flora am Ende der regressiven Bewegung, der Anamnese, des Abstiegs und der Umkehrung der Zeit. Die Geheimnisse sind Ergebnisse, oder, wenn man so will, die Analyse wird zeitgleich mit dem vorgestellt, was zu analysieren ist. Es gibt stets einen Vorläufer auf dem Wege des Helden, einen Forscher oder Wissenschaftler, der erklärt: eine Welt der Zeugnisse und des Wissens im selben Maße wie des Symbols und des Verborgenen; oder besser: eine Welt der Wege des Geheimen, naiv aufgezeigt.

Tatsächlich ist immer nur die Rede von Forschungen und Entdeckungen, von Reisen, die etwas zu sehen geben, von Routen, die zur Erkenntnis des Unbekannten führen sollen. Was ist denn nun ganz allgemein eine außergewöhnliche Reise?

Zunächst ist es eine gewöhnliche Reise im Raum (zu Lande, zu Wasser, in der Luft, ins All) oder in der Zeit (Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft: *Gestern und Morgen [Hier et Demain]*), eine Reise von einem gegebenen Punkt zu einem anderen, angestrebten Punkt unter Benutzung aller möglichen Fortbewegungsmittel; in dieser Hinsicht findet sich wenig Erfindung und noch weniger Antizipation: Das Unterseeboot ist bereits entworfen, das interstellare Geschloß ist schon zweihundert Jahre alt, Maschinerien nach Art der Roburschen sind ebenfalls nicht neu, und was *Servadac* angeht, so schämt Jules Verne sich ein wenig. Wo die soziale und politische Antizipation gewagt und detailliert ausfällt (*[Die fünfhundert Millionen der] Begum, [Die Schiffbrüchigen der] Jonathan*), da ist die technische Extrapolation ängstlich, daran ist nicht zu rütteln. Diese erste Reise ist im allgemeinen *kreisförmig* wie die Zeit, in der sie gemessen wird oder in der sie sich bewegt. Der Gedanke der ewigen Wiederkehr beherrscht sie, die Zukunft ist nur grob skizziert. An anderer

Stelle** werde ich zeigen, daß die Bilder sich hier um eine *durch Punkt und Kreis gekennzeichnete Struktur* gruppieren, die auf vielfältige Weise übersetzt wird: Pol, Zentrum, Vulkaninsel***, Maelström usw. Der sublimale Punkt ist hier der Bezugspunkt einer *geschlossenen* räumlichen oder zeitlichen Geodäsie.

Sodann ist es eine enzyklopädische Reise: Die Odyssee ist zirkulär, sie durchläuft den *Zyklus des Wissens*. Ziel der Reise ist ein privilegierter Ort, an dem es möglich ist, eine wissenschaftliche Theorie der unmittelbaren Prüfung durch die Erfahrung zu unterziehen oder ein ungelöstes Problem zu klären: Gibt es ein Vermittlungsglied zwischen den Menschenaffen und dem Menschen? Schauen Sie im *Dorf in den Lüften* (*Le village aérien*) nach. Besitzt die Erde einen zweiten Trabanten? Folgen Sie Barbicane usw. Daher dieser überreichliche Rückgriff auf Algebra, Mechanik, Geographie und Geschichte, der allzu elementar und naiv ausfällt, als daß er erträglich wäre, jedenfalls in den meisten Fällen. Wir haben eben gesehen, wie eine kindliche Paläontologie und Geologie freien Lauf erhält und die Frage der Wärme im Erdmittelpunkt durch erlebte Anschauung gelöst wird. Das ist die Bildungsseite des Hetzelschen Magazins, wie die erste Reise die Unterhaltung in den Vordergrund stellte. Doch in der Intention wird die homerische Tradition respektiert: bilden und unterhalten, die Bilanz von Wissenschaft und Technik der Zeit ziehen; über die bekannten Räume und den Stand des menschlichen Wissens hinausgehen. Amüsieren, lehren, initiieren.

Schließlich und vor allem ist die außergewöhnliche Reise eine *Initiation*, und zwar im selben Sinne, wie es für die Irrfahrt des Odysseus, den Exodus der Israeliten oder Dantes Reise gilt. Der raum-zeitliche Kreis und der sublimale Punkt, der enzyklopädische Zyklus und die wissenschaftliche Erfahrung bilden die Grundlage einer Wanderung ganz anderer Art, die allein das seltsame leidenschaftliche Interesse zu erklären vermag, das jeder (für sich) diesem Werk entgegenbringt, und dies trotz seiner künstlerischen und intellektuellen Schwächen. Jules Verne ist meines Wissens der einzige französische Schriftsteller der neueren Zeit, der unter den Seditiven eines pittoresken Exotismus und eines Wissens nach dem Geschmack der Zeit (das dennoch lächerlich wirkt und in der Tat hinter seiner Zeit zurückbleibt) nahezu die gesamte europäische Tradition in Sachen Mythos, Esoterik, Initiationsriten, religiöser Rituale und Mystizismus versammelt und *verdeckt*. Stets findet man in den Reisen den Exodus unter der Odyssee oder die Odyssee unter dem Exodus. Vom Snoeffels zum Stromboli entfaltet sich eine *orphische* Erzählung: Axel in den unterirdischen Gefilden Adams, das ist Orpheus in der Unterwelt; aber natürlich ist er zunächst Odysseus auf seinem Floß, an den Mast gefesselt, während der Sturm tobt; er ist auch der Weise und Kundige, zum Mann der Wissenschaft geworden, der über das Alter des Planeten nachsinnt; aber vor allem ist er der Anwärter auf die Arkana, der die Initiationsproben des Wassers, des Feuers und des Abgrundes siegreich bestanden hat. Die Psychoanalyse bietet also ein kritisches Raster, das Gefahr läuft, den eigentlich außergewöhnlichen Charakter der Reise zu verhüllen, während sie doch glaubt, ihn zu enthüllen und zum Ausdruck zu bringen; sie verkehrt den Sinn des Geschriebenen zu Konkretionen der personalen

Seele und vergißt darüber den Sinn der Irrfahrt, der Anziehung, der Lehrzeit und die Wege der Initiation.

Kurz gesagt, die einzige Wissenschaft, in der Jules Verne als Meister gelten darf, ist die Mythologie. Er kennt sich darin aus, aber vor allem beherrscht er die Kunst, sie zu sagen, indem er sie verbirgt, sie zum Ausdruck zu bringen, indem er sie verhüllt: ein klarer, in authentische Esoterik eingehüllter Stil, der hier durch Exotismus verhüllt wird. Sowohl nach der Darstellungsweise als auch nach den Inhalten stellt er sich in eine Reihe mit seinen großen Vorgängern: Die »Außergewöhnlichen Reisen« sind unsere Odyssee – oder unsere Bibel –, und dies in jedem Sinne (auch die Telemachie oder die Suche nach dem Vater unter dem Schutz eines Mentors fehlt nicht: [*Die Kinder des*] Kapitän Grant und andere). Der Abstieg in die Unterwelt, der Faden der Ariadne und der Minotaurus, der lebende Adam und die Auferstehung der Toten (Servadac: *cadavres*), all das sind nur partielle Beispiele, die möglicherweise nicht überzeugen. Aber wie soll man diesen Helden nennen, der das Sehvermögen verliert (und von einem Engel geleitet wird? blind, einäugig, mit verbundenen Augen?), um es am Ende der Initiation wiederzufinden? Oder um der klarsichtigste aller Rätselergründer zu bleiben? Tobias, Ödipus, Horatius Cocles oder *Michel Strogoff*? (Und Krüppel wie Scaevola während der großen Entscheidungsschlacht gegen den Verräter.) Und wie soll man diese unterbrochene Reise nennen mit ihren Prüfungen und Plagen, Blutregen und Heuschreckenschwarm, Durchquerung der Wüste und Brunnen mit bitterem Wasser, Isolierung auf der Hochebene und Durchgang durch das Meer, diese Reise, die ihr Ende im Blick auf das gelobte Land findet, das von Wasseradern durchzogen ist und Glück verheißt? Exodus oder *Drei Russen und drei Engländer* [*Trois Russes et trois Anglais*]?

Die Lektüre des Kryptogramms erfordert drei Schlüssel; die ersten beiden besitzt jedermann. In einer späteren Arbeit wollen wir versuchen, den dritten Schlüssel zu konstruieren, die Wege des Himmels auf die geodätischen Linien der Erde anzuwenden.

Dezember 1964

Anmerkungen:

* Isaac Laquedem gräbt solch einen Riesen aus, ganz zu Beginn des Werkes, in einem Grab der Gaetani. Doch bei Verne handelt es sich um den *Minotaurus*.

** Siehe *Jouvenances sur Jules Verne*. Paris: Minuit 1974.

*** In dieser Hinsicht ist das vorangegangene Beispiel reich: ein Zentrum und zwei Vulkaninseln.

Aus dem Französischen von MICHAEL BISCHOFF

34. Die Zerstretheit des Geographen. Jules Vernes andere Reise um die Welt

WOLFGANG STRUCK

Geoindex: Auf hoher See

»Hatte er Reisen gemacht?« – Die Antwort auf diese Frage fällt dem Erzähler von *In 80 Tagen um die Welt* nicht ganz leicht. »Höchstwahrscheinlich. Denn niemand konnte sich auf der Weltkarte besser aus als er«, so kann er nur mutmaßen. Denn dass Phileas Fogg »in knappen, klaren Worten« auch die schwierigsten geographischen Rätsel zu lösen, die endlosesten Spekulationen »über verirrte oder verschollene Reisende« zu beenden vermag, ist gerade angesichts der rasanten Entwicklung von Geographie und Kartographie (☞ 46) keineswegs mehr ein sicheres Indiz eigenen Reisens. Und so bleibt offen, ob seine Reisen – vor dem Aufbruch zur Erdumrundung per Kursbuch – auf dem Erdboden und dem Meer oder auf dem Papier und im Geist stattgefunden haben: »Dieser Mann schien die ganze Welt bereist zu haben – zumindest im Geiste.« (ATW, Kap. 1, 6f.)

In einem Raum, in dem sich »papierene« und »wirkliche« Welt überlagern, findet nicht nur die Reise statt, die Fogg schließlich antreten wird, die aber schon vor seinem überhasteten Aufbruch »fertig« ist, vorausberechnet und *vorgeschrieben* im *Morning Chronicle* und in *Bradshaw's Continental Railway Steam Transit and General Guide*. In diesem Zwischenraum finden sich auch die Helden von Jules Vernes früheren (Welt-) Reisen.

In *Fünf Wochen im Ballon* (1863) schwebt der Reisende sicher und komfortabel über der Dingwelt, die frühere Entdecker gefangen gehalten hat, »und unter meinen Augen entrollt sich die Karte von Afrika im großen Atlas der Welt!« (FWB 1876, Kap. 3, 23) Dazu muss jedoch zunächst die Luft beherrschbar geworden sein. Lenkbar nämlich ist der Ballon nur, wenn er sich in einem System konstanter, berechenbarer atmosphärischer Strömungen bewegt, in dem er durch den Wechsel der Flughöhe zu navigieren vermag. Auch der Ballonfahrer ist in gewisser Weise nur ein geschickter Kursbuchleser, sein *Bradshaw* ist der meteorologische (☞ 32) Atlas. Hier liegt die eigentliche Utopie von Vernes Roman: das *Weltmedium* – so nennt der schwedische Meteorologe und Strömungstheoretiker Vilhem Bjerknes die Atmosphäre und das Weltmeer – ist zum Ende des 19. Jahrhunderts nicht besser vermessen als der Erdboden.

Die mathematische Phantasie von Phileas Fogg ist näher am technisch Machbaren, aber auch sie bewegt sich in einem Weltmedium, in dem die Adressier- und Berechenbarkeit jedes Punktes vorausgesetzt wird. Ihren Ausgang nimmt die Wette ja von der Überlegung, dass die verkehrs- und nachrichtentechnische Erschließung

so weit vorangeschritten oder, einfacher gesagt, dass die Welt so ›klein‹ geworden sei, dass es nicht mehr möglich ist, sich der Polizei zu entziehen, also die Adresse zu verlieren und unauffindbar zu werden. Und so bewährt sich konsequenterweise Foggs geographisches Genie gerade an der Frage verschollener Reisender. Damit allerdings hat er, *in wenigen Worten, kurz und klar*, den Handlungsentwurf von Vernes erster Reise um die Welt vom Tisch gewischt.

Die Kinder des Kapitäns Grant. Reise um die Welt (1867–68) benötigt immerhin knapp zweihunderttausend, auf zwei Bände verteilte, Wörter sowie eine ganze Kette höchst unwahrscheinlicher Zufälle, um das Schicksal eines Verschollenen aufzuklären. Im Magen eines Hais, der sich vor die schottische Küste verirrt hatte und dort gefangen worden war, findet sich eine Flaschenpost, die eine Botschaft in drei verschiedenen Sprachen enthält. Dieser Hilferuf eines Schiffbrüchigen, des zwei Jahre zuvor verschollenen Kapitäns Grant, ist jedoch vom Seewasser zerfressen, so dass alle drei Varianten nur in Fragmenten erhalten sind, die sich keineswegs, wie die Finder zunächst hoffen, zu einem kohärenten Text ergänzen. Hoffnung, die Lücken zwischen den Wörtern zu schließen, bietet nur die Erkundung ›vor Ort‹, entlang des 37. südlichen Breitengrads, auf den die einzige klare, *numerische*, Angabe des Dokuments verweist. Und so macht sich eine kleine Gesellschaft auf der luxuriösen Hochsee-Jacht eines schottischen Lords auf die Suche. Ihre Reise gestaltet sich als Wechselspiel aus immer neuen Fehllektüren der *Vorschrift* der Flaschenpost und einem immer katastrophischeren Verlauf der Reise selbst. Da die Suchenden die Buchstabenfolge ›contin‹ der französischen Variante des Textes zu ›Kontinent‹ ergänzen, konzentrieren sie ihre Suche – erfolglos – auf Südamerika und Australien. Erst nachdem sie, selbst zu Schiffbrüchigen geworden, unfreiwillig die Kontinente hinter sich gelassen haben, treffen sie auf den Verschollenen – auf einer winzigen Insel, denkbar weit von allen Kontinenten entfernt.

Eine Schlüsselfigur im Prozess der immer neuen Fehllektüren und Irrfahrten ist der Geograph Jacques Eliacim François-Marie Paganel. In einer ›Hymne auf den Ozean‹ entfaltet er vor der Reisegesellschaft eine ›weltumfassende Verwandtschaft zwischen allen Teilen des Erdballs‹ (KKG 1977, Teil 2, Kap. 3, Bd. 1, 383): Im *Weltmedium* des Meeres rücken die Küsten Englands und Australiens in unmittelbare Nachbarschaft, während die Kontinente mit ihren Gebirgen, Urwäldern und Wüsten kaum überwindbare Barrieren aufrichten. Nur fern der Küsten könnte demnach der Verschollene aus der Welt gefallen sein – nachdem er dem Meer seine Flaschenpost anvertraut hat, die dann ja auch genau den Empfänger erreicht, der über die Bereitschaft und die Mittel verfügt, den Verschollenen in die Welt zurückzuholen.

Eine bemerkenswerte Flaschenpost beschreibt, ebenfalls 1868, in *Petermanns Geographische Mittheilungen* (☞ 38, 40) der Meteorologe Georg Neumayer (1868, 99f.). Versehen mit einem ›vorgeschriebenen Zettel‹, war diese 1864 bei Cap Horn dem Meer übergeben und 1867 an der australischen Küste gefunden und mit den gewünschten Angaben, ›nach der Vorschrift ausgefüllt‹, an Neumayer zurückge-

sandt worden (1787 35). So kann dieser nun über Kontinuität und Geschwindigkeit von Strömungen spekulieren und schließlich errechnen, »dass unter günstigen Constellationen eine solche Flasche die Reise um die Welt vom Kap Hoorn bis zur Süd-Westküste Amerika's in etwa 4 Jahren und 93 Tagen vollbringen könnte«, wenn sie, wie ein geschickter Kursbuchleser, die richtigen Punkte treffen würde, um von einer Strömung zur nächsten umzusteigen. Allerdings muss Neumayer eingestehen, dass es sich bei seinem Fundstück um einen recht unwahrscheinlichen Fall handelt. Trotz hunderter systematisch ausgesetzter Flaschenposten war es bei diesem einen Rückläufer geblieben, und die Armada der verschollenen »Flaschensegler« zeugt vor allem davon, »welchen Gefahren ein solch zerbrechliches Fahrzeug ausgesetzt ist«. Die »von Stürmen gepeitschten Wogen« zerschmettern die Flaschen an Eisbergen, rohe Seeleute, denen »die Fackel der Wissenschaft noch nicht geleuchtet«, ignorieren sie ebenso wie die Bewohner der Küsten unzivilisierter Kontinente, Albatrosse zertrümmern sie mit ihrem »gewuchtigen Schnabel«, sie »verschwinden, wenn der hungrige Walfisch Tausende von Quallen und Weichtieren und Massen von treibenden Algen und Seetangen verschlingt«, oder kreisen, »von einer schwachen Driftströmung erfasst, Jahrzehnte in unbefahrenen Gewässern des Oceans«. In der Kontinuität der Strömungslinien, auf denen eine Flasche gleichsam fahrplanmäßig um die Welt reisen könnte, drohen also jede Menge Diskontinuitäten, so dass der berechenbare Weg dann doch zur Ausnahme, die vorhersagbare Ankunft zum Ereignis wird. Weit mehr als von der Homogenität des *Weltmediums* zeugt die Flaschenpost von dessen Diskontinuität.

Das gilt nun auch für die Flaschenpost des Kapitän Grant. Der verirrte Hai, der sie bis an die britische Küste transportiert hat, macht zugleich jeden Versuch zunichte, ihren Weg entlang errechneter Strömungslinien zurückzuerfolgen. Und eben das Wasser, das die Nachricht transportiert hat, hat auch Lücken in sie hineingefressen, so dass auch der Schrift nicht (mehr) zu folgen ist.

So sind es nur immer neue Fehler und deren immer gravierendere, un intendierte Folgen, die die Reise schließlich ans Ziel führen. Ein erstes Versehen bringt Paganel statt auf den nach Kalkutta bestimmten Postdampfer an Bord der gerade nach Südamerika auslaufenden Jacht – »ein Mann beabsichtigt, sich nach Indien einzuschiffen, und segelt nach Amerika!« (KKG 1977, Teil 1, Kap.7, Bd. 1, 80). Wie sein berühmter Vorfahre Columbus wird er die Erfahrung machen, dass man nur das entdecken kann, was man nicht erwartet und berechnet hat. Ein besonders nachhaltiger Fall von Zerstreuung bringt die Jacht völlig von ihrem Kurs ab – und damit ihrem Ziel näher. Paganel verfasst einen Befehl, der das Schiff an die australische Küste beordern soll, schreibt aber, da ihm gerade eine neue Theorie der Auslegung der Flaschenpost durch den Kopf schießt, »Neuseeland« anstelle von »Australien«. Auslöser dieser Fehlleistung ist eine Faltung, die aus dem Titel der »Australian-and-New-Zealand-Gazette« die Buchstabenfolge *aland* herausschneidet, die sich auch in Grants Dokument findet und die bisher als eigenständiges Wort gedeutet worden war (»an Land« oder »anlanden«). Paganels Zerstreuung also

ist die Folge einer Zerstretheit einer Schrift, die keine kontinuierliche Linie beschreibt, sondern als Ergebnis von Faltungen, Stauchungen und Wirbelungen erscheint, ein Zusammenspiel aus Sichtbarem und Unsichtbarem, aus Kontinuität und Diskontinuität.

Tatsächlich wird hier klar, dass die Lösung des Rätsels von Anfang an vor Augen gestanden hat, nämlich in der Buchstabenfolge *abor* der französischen Version, die als Radikal des Verbs ›aborder‹, ›anlanden‹ gelesen worden war, der aber nur ein Buchstabe fehlt, um zum Namen *Tabor* zu werden; eine Insel, die auf dem 37. Breitengrad liegt, die aber die englischen Seekarten der Jacht als *Maria Theresa* verzeichnen und die daher kategorisch als möglicher Ursprung der Flaschenpost ausgeschlossen worden war: »ein Name, von dem sich in drei Dokumenten auch nicht die geringste Spur finden läßt.« (KKG 1977, Teil 2, Kap. 1, Bd. 1, 365) Dies geschieht zu einem Zeitpunkt, an dem Paganel nicht weniger kategorisch *contin* als Bestandteil von ›Kontinent‹ lesen will und so die – zutreffende – Alternative »continuellement« übersieht. Im Inneren des für Paganels *Hymne auf das Meer* so zentralen Begriffs der Kontinuität versteckt sich jenes »contin«, das der Geograph den Kontinenten, dem Inbegriff des Trennenden, Diskontinuierlichen, zugeschrieben hatte. Das Wort zwingt zusammen, was der Geograph getrennt halten wollte, so wie die Worte *Tabor* und *Maria Theresa* auf den Karten zerstreuen, was doch in der Natur eine Einheit ist.

Die Zufälle sind programmatisch für das poetologische Programm von *Die Kinder des Kapitäns Grant*, aber sie sind auch ein Kommentar zu einer Wissenschaft, die, als in sich geschlossenes System verfasst, eine Welt verfehlt, deren Homogenität das Salzwasser des Ozeans ebenso zerfressen hat wie den Zusammenhang der Worte. So lässt erst die Zerstretheit den Geographen in der Wirklichkeit ankommen.

Phileas Fogg steht dieser Lernprozess noch bevor, wenn er anfangs glaubt, selbst den Zufall in sein Kalkül einschließen zu können: »Es gibt keine unvorhersehbaren Ereignisse« (ATW, Kap. 3, 23). Doch auch er muss die Erfahrung machen, dass sich zwischen den Anfangs- und Endpunkten, die das Kursbuch verzeichnet, unerwartete Lücken auftun können, die kein metropolitantes Wissen, sondern nur Improvisationstalent und lokale Praktiken zu schließen vermögen. Die Reise um die Welt gelingt nur, indem sie von der *Vorschrift* abweicht – auf ungebahnten Wegen durch den indischen Dschungel und über amerikanische Eisfelder (75), jenseits der Eisenbahnlinien und Dampfschifffahrtrouten. Nur für den Erzähler gibt es keine unvorhersehbaren Ereignisse.

Oder vielleicht doch. Am 16. November 1843 notierte Asaph P. Taber, Kapitän des Walfängers *Maria Theresa* aus New Bedford, Massachusetts, in seinem Logbuch, er habe bei 37° südlicher Breite und 137° westlicher Länge »breaches«, das Blasen von Walen, gesehen. Geographen, die das Logbuch später auswerteten, lasen hier jedoch »breakers«, Brecher oder Brandung, und schlossen daraus auf ein Riff, einen Felsen oder gar eine Insel, die von da ab auf englischen und deutschen

Karten als *Maria Theresa*, auf französischen, in Verballhornung des Kapitäns-Namens, als *Tabor* verzeichnet wurde. Erst allmählich verschwand sie wieder – *Stie-lers Handatlas* etwa verzeichnet sie in der Ausgabe von 1881 als »Maria Theresa Rock«, ein Jahrzehnt später findet sich hinter dem Namen ein Fragezeichen, in heutigen Atlanten findet sie sich nur noch selten. Ob wissentlich oder nicht: Verne hat seinen Kapitän zwei Jahre lang auf einer Phantom-Insel ausgesetzt.

35. In 4 Jahren und 93 Tagen um die Welt. Eine Flaschenpost

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es keineswegs menschlichen Akteuren vorbehalten, gemäß der Vorgaben eines Kursbuches um die Welt zu reisen. Georg Balthasar Neumayer, 1872 zum Hydrographen der kaiserlichen Admiralität ernannt und ab 1875 erster Direktor der Deutschen Seewarte, setzte auf seinen ausgedehnten Seereisen immer wieder Flaschenposten aus, um das System der Meeresströmungen (☞ 34) – »jener grossen Adern, die den Ocean nach allen Richtungen durchziehen« – zu erkunden. Auch wenn die wenigsten seiner »Flaschensegler« einen Weg nahmen, der ihre Botschaft zu Neumayer zurück gelangen ließ, konnte er doch 1868 von der außergewöhnlichen Reise berichten, die ein solches »zerbrechliches Fahrzeug« einmal um die Welt geführt haben könnte – wie ein geschickter Kursbuchleser von Strömung zu Strömung springend.

WOLFGANG STRUCK

Die Flaschenpost

Von Dr. Georg Neumayer.

Es ist ein alter Gebrauch unter den Seeleuten, Nachrichten, die sie ja so häufig ausser Stand sind auf andere Weise zu verbreiten, in Flaschen eingeschlossen den Wellen des Oceans anzuvertrauen. Sei es, dass die Mannschaft eines sinkenden Schiffes die letzte einzig mögliche Nachricht über ihr Schicksal, welches sonst vielleicht auf immer in Dunkel gehüllt bleiben würde, jenen zuführen will, deren Liebe oder deren Interesse das Schiff in seinem gefahrvollen Laufe begleitet, sei es, dass ein an den Strand einer wüsten Insel geworfener Seefahrer günstigen Meeresströmungen vertrauend seinen Aufenthalt kund zu geben beabsichtigt, damit ihm Rettung werde, sei es endlich auch nur, um Zeugnis abzulegen über die Richtung jener grossen Adern, die den Ocean nach allen Richtungen durchziehen und Bewegung und Leben in der unendlichen Wassermasse erzeugen, immerhin bietet die Flasche in allen diesen Fällen ein erwünschtes Mittel. Mit einem interessanten Falle dieser letztern Art wollen wir uns hier etwas näher beschäftigen. [...]

Im Laufe meiner letzten Reise von Australien nach England auf dem »Garrawalt« warf ich 45 solcher Flaschen über Bord, während mein längjähriger Bedienter, Eduard Brinkmann, der auf der »Norfolk« die Reise machte und die Instruktion hatte, eine Anzahl solcher Notizen auszusenden, andere zwölf zu diesem Zwecke gebrauchte. Am 14. Juli 1864 um Mittag war die »Norfolk« in 56° 40' S. Br.

und 66° 16' Westl. L. von Greenwich, also hatte sie eben den Meridian des Kap Hoorn passirt und befand sich im Süd-Atlantischen Ocean. Es wurde einer der von mir vorgeschriebenen Zettel ausgefertigt, welcher auch überdies noch das Ersuchen an den etwaigen Finder enthielt, denselben, nachdem Name des Finders, Ort, Zeit und begleitende Umstände des Auffindens genau angegeben wurden, an meine Adresse zu versenden. Mit der letzten Australischen Post erhielt ich nun diesen Zettel nach Vorschrift ausgefüllt wirklich zurück. Die Flasche, die ihn enthielt, wurde an der Küste von Victoria in Australien auf dem sandigen Gestade in der Nähe von Yambuck in 38° 20' Südl. Br. und 142° 11' Östl. L. von einem gewissen O'Donohue am 9. Juni 1867 um Mittag aufgefunden. [...]

Wollen wir nun ein Mal die Reise-Route etwas näher zu erforschen suchen, welcher unsere Flasche gefolgt sein muss. Es wurde dieselbe zweifelsohne von der sogenannten Kap Hoorner Strömung, 45 bis 50 Meilen per Tag zurücklegend, eine gute Strecke in den Süd-Atlantischen Ocean hinausgeführt, zugleich aber auch von der in den Wintermonaten stärkeren La Plata-Strömung verhindert, nach niederen geographischen Breiten zu gelangen. Geraume Zeit mag sie in der eisfreien, von Seetang umgürteten Gegend unter dem Einflusse der nordöstlichen antarktischen Drift herumgetrieben sein, bis sie durch einen glücklichen Zufall und günstige Winde in den Bereich jener Strömung kam, welche südlich vom Kap der Guten Hoffnung nach Osten fließt. Diese Strömung hat stellenweise eine tägliche Bewegung von 20 bis 35 Naut. Meilen und vermochte unsere Flasche nach den Ufern Australiens, von wo sie ursprünglich gekommen, zurückzuführen. Die kürzeste Entfernung auf dieser wahrscheinlichen Route vom Kap Hoorn bis zum Fundorte beträgt 9600 Meilen, während die wirklich kürzeste Entfernung zwischen beiden Orten nur die Hälfte ist. Dieser letzteren aber konnte die Flasche unmöglich gefolgt sein, weil Strömungen, Eis und die Configuration des antarktischen Continentes dies nicht gestattet hätte. Nehmen wir nun an, dass die ersten tausend Meilen in 25 Tagen zurückgelegt wurden und das sie ferner die letzten 5400 Meilen, von dem Punkte an, wo sie die Strömung nach Osten berührte, bis Australien, mit etwa 20 Meilen per Tag zurücklegte, so bleiben noch 765 Tage für die Zeit innerhalb der antarktischen Drift, welche sie mit Nord- und Südwärtsziehen verbrachte, bis sie endlich so weit nach Osten vorgerückt war, dass sie das im September 1866 nordwärts ziehende Eis jener Ostströmung zuführen konnte. [...]

Als ich im Jahre 1864 zur Bestimmung der magnetischen Constanten in Hobarton war, wurde mir ein Seitenstück zu der eben besprochenen Flaschenreise mitgetheilt und in allen Einzelheiten verbürgt. Der Amerikanische Walfischfahrer »Pacific« fand im April 1861 in der Nähe der Chatham-Inseln (43° 48' Südl. Br. und 178° 56' Westl. L.) ein Fass mit Walfischthran, welches nach Zeichen und Schrift dem Schiffe Ely gehört hatte. Dieses Schiff aber scheiterte im November des Jahres 1859 an der McDonald-Gruppe in 53° Südl. Br. und 73° Östl. L. und es zeigte sich so, dass jenes Fass in 510 Tagen 4380 Meilen zurückgelegt hatte [...] Es mußte im Süden von Tasmania und Neu-Seeland, nachdem es die Äquatorialströ-

mung im Westen dieses letzteren Landes glücklich überwunden, zu dem Orte gelangt sein, wo es gefunden wurde. Nimmt man diese beiden Routen zusammen, so haben wir eine Distanz von 13.980 Meilen, welche ungefähr die Länge einer Flaschenreise um die Welt in jenen Gegenden repräsentieren würde, und da auch von Chatham Island bis Kap Hoorn die Schwierigkeiten, das Eis etwa abgerechnet, kaum grösser sein dürften, als auf der von unserer Flasche durchreisten Strecke, so darf man wohl annehmen, dass unter günstigen Constellationen eine solche Flasche die Reise um die Welt vom Kap Hoorn bis zur Süd-Westküste Amerika's in etwa 4 Jahren und 93 Tagen vollbringen könnte.

36. Nemos Nomos

BERNHARD SIEGERT

Geoindex: Unter Wasser

Phileas Fogg ist nicht der einzige Circumnavigator (Weltumrunder) in Jules Vernes Werk. In *Die Kinder des Kapitäns Grant* z.B. umrundet die schottische Yacht *Duncan* den Globus, um die irgendwo auf dem 37. Breitengrad verschollenen Überlebenden eines Schiffbruchs zu retten (☞ 34). Doch der wahre Antagonist Phileas Fogs ist der mysteriöse Kapitän Nemo aus dem Roman *20.000 Meilen unter dem Meer*, der drei Jahre vor *In 80 Tagen um die Welt* erschien. In beiden Romantiteln wird die Sensation, die der Roman verspricht, durch eine Zahl ausgedrückt, wobei das Sensationelle von *20.000 Meilen* in der Länge der genannten Strecke und von *In 80 Tagen um die Welt* in der verhältnismäßigen Kürze der Zeit liegt. Wenn man mit Deleuze und Guattari den Circumnavigator Fogg als Experten des »gekerbten Raumes« bezeichnen kann, dann kann man den Circumnavigator Nemo mit Fug und Recht als Experten des »glatten Raumes« bezeichnen (Deleuze/Guattari 2005, 663–666).

Der gekerbte Raum ist der Raum des Sesshaften und der Raum, der vom »Staatsapparat« geschaffen wird; der glatte Raum ist der Raum des Nomaden und der Raum, in dem sich die »Kriegsmaschine« entwickelt. Der Archetyp des gekerbten Raumes ist das Raster – sei es das textile Gewebe, sei es die Tabelle der polizeilichen Register, sei es das Netz aus Breiten- und Längengraden, das sich um den Globus legt, oder seien es die schachbrettartigen Anlagen kolonialer Siedlungen in Lateinamerika, mit denen die spanischen Kolonialbehörden einstmals hofften, vagabundierende Krieger und Abenteurer sesshaft zu machen. Der Archetyp des glatten Raumes ist hingegen das Meer; es »ist der glatte Raum par excellence« (ebd., S. 664), der viel eher direktional ist als dimensional oder metrisch. Weil, wie der erste Theoretiker der Freiheit des Meeres feststellte, »ein Schiff, das über Meer fährt, ebensowenig Recht erwirbt, wie es eine Spur zurückläßt« (Grotius 1919, 56), ist der glatte Raum weniger ein Raum von Besitztümern als ein Affekt-Raum, ein Raum taktiler und klanglicher Intensitäten. Das Meer ist aber zugleich auch der Archetyp für alle Einkerbungen des glatten Raumes: Das Modell der Breiten- und Längengrade, mit dem das Dimensionale das Direktionale überlagerte, ist zum Vorbild für alle möglichen Raumaufteilungen geworden.

Im gekerbten Raum, den Phileas Fogg durchreist, sind die Linien oder Bahnen den Punkten untergeordnet. Diese Punkte sind jene Relaisstellen, die das Liniennetz der globalen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtslinien bilden, das sein Kursbuch, der *Bradshaw* – eine Spielart des Rasters – verzeichnet. Im glatten Raum, den

Nemo durchreist, sind die Punkte der Bahn untergeordnet, welche die *Nautilus*, die niemals einen herkömmlichen Hafen anläuft und weder einen Fahrplan noch Anschlüsse kennt, in der Tiefe der Meere zieht. Die Orte, an denen Fogg auftaucht, sind determiniert und unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit gewisser Abweichungen auch im Voraus berechenbar. Die Orte, an denen Nemo auftaucht, sind nicht-determiniert, analytisch nicht berechenbare Singularitäten. Nemos und Fogs Geschwindigkeiten sind inkommensurabel. Während im Fall der *Nautilus* Geschwindigkeit der absolute Zustand eines sich bewegenden Körpers ist, der einen glatten Raum besetzt, ist Geschwindigkeit im Fall von Fogg das relative Merkmal eines bewegten Körpers, der in einem eingekerbten Raum von einem Punkt zum andern fährt. Fogg ist Passagier, Nemo Nomade. In der umfangreichen Bibliothek an Bord der *Nautilus* gibt es zwar Bücher aus allen Bereichen der Literatur, der Philosophie und der Wissenschaft, aber keinerlei staatsrechtliche Werke (ZMM 2003, 119). Der Passagier, der sich im gekerbten Raum der internationalen Verkehrsnetze bewegt, hat einen Reisepass und eine Identität (☞ 9); dass sie bezweifelt werden kann, wie im Fall Fogg, der in Verdacht gerät, ein Bankräuber zu sein, der die Wette nur als Tarnung für seine Flucht benutzt, stellt ihn nicht außerhalb des Staatsapparates, sondern bestätigt im Gegenteil dessen Identitätspolitik, insofern dies die Polizei auf den Plan ruft, die sich des gekerbten Raumes als Medium der Zustellung eines Haftbefehls an einen Körper bedient. Nemo hingegen hat keinen Pass und keine Identität, sein Name markiert wie sein Unterseeboot die absolute Exterritorialität seiner Existenz. Nicht die Polizei kriegt ihn am Ende, sondern der Malstrom, eine Singularität des glatten Raumes.

Während Fogg stoisch wie ein »Automat« alle Widrigkeiten und Störfälle, die ihm auf seiner Reise zustoßen, ungerührt und unbewegt hinnimmt, wird Nemos Verhalten der Welt gegenüber vollständig von den Affekten diktiert, die ihn durchqueren und beherrschen, wie er die Meere durchquert und beherrscht. Nemo, die *Nautilus* und seine Mannschaft sind im Grunde nur die Medien eines unpersönlichen dämonischen Hasses gegen die gesamte Menschheit, der sich ihrer bedient, um virtuell an jedem Punkt auf den Weltmeeren den Nomos des glatten Raumes freizusetzen.

Diese Freisetzung des Nomos des glatten Raumes operiert im Symbolischen mit der juristischen Figur einer Verwerfung, die die Geburt des europäischen Völkerrechts wie ein Zwilling begleitet:

Herr Professor, ... ich gehöre nicht zu den von Ihnen als zivilisiert bezeichneten Menschen! Ich habe mit der gesamten Menschheit gebrochen, aus Gründen, für die ich allein mir selbst Rechenschaft schuldig bin. Somit sind die Regeln der Menschen für mich null und nichtig, und ich bitte Sie eindringlich, sich in meiner Gegenwart nicht mehr darauf zu berufen! (ZMM 2003, 107)

Was Nemo hier für sich reklamiert, ist der Titel des *hostis humani generis*, des »Feindes des Menschengeschlechts«, mit dem die Juristen, die im 16. Jahrhundert versuchten, die Grundzüge eines Völkerrechts zu entwerfen (wie Bodin oder Gentili), den Piraten bezeichneten (vgl. Kempe 2010, 153–160). Die Kennzeichnung des Piraten als *hostis humani generis* geht nach William Blackstone auf Sir Edward Coke (1552–1634) zurück. Blackstone schrieb in seinen 1765 erschienenen *Commentaries on the Laws of England*:

Lastly, the crime of piracy, or robbery and depredation upon the high seas, is an offence against the universal law of society; a pirate being, according to Sir Edward Coke (3 Inst. 113) *hostis humani generis*. As, therefore, he has renounced all the benefits of society and government, and has reduced himself afresh to the savage state of nature, by declaring war against all mankind, all mankind must declare war against him; so that every community hath a right by the rule of self-defence, to inflict that punishment upon him which every individual would in a state of nature have been otherwise entitled to do, for any invasion of his person or personal property. (Blackstone, 1765–69, IV, 71)

Der Pirat habe sich, so Coke und die Juristen in seiner Nachfolge, selbst auf den »wilden Naturzustand« reduziert, indem er der ganzen Menschheit den Krieg erklärt habe. Folglich müsse die gesamte Menschheit den Piraten zum Generalfeind erklären. Diese Figur, mit der eine Totalität (die »Völkergemeinschaft« oder die »menschliche Gesellschaft«, »die Zivilisation« etc.) durch die Exklusion eines Elementes hergestellt wird, beruft sich auf die naturrechtliche Vorstellung vom Meer als Raum, der das freie Kommerzium der Völker ermöglicht. Für Carl Schmitt stellte ein Krieg, der dadurch legitimiert wird, das man sich auf die »Menschheit« beruft, in deren Namen der Krieg geführt wird, eine unheilvolle Entgrenzung des Feindbegriffs dar, die dem Feind das Menschsein absprechen, die ihn *hors-la-loi* und *hors l'humanité* erklären müsse, womit der Krieg jede politische und humane Dimension verlöre (Schmitt 1987, 55). Wenn Nemo sich selbst *hors l'humanité* erklärt und dieses Außen mit dem glatten Raum des Meeres identifiziert, dann definiert er die *Nautilus* als Piratenschiff, das außerhalb der Staatengemeinschaft stehend mit allen anderen Staaten sich im Kriegszustand befindet: nicht unbedingt, weil sie feindselig gegen die *Nautilus* handeln würden, sondern weil sie Staaten sind. Dieser Kriegszustand ist zunächst kaum vom Hobbesschen Naturzustand zu unterscheiden; nur seine innerweltliche geographische Lage hat sich verändert. Wenn für Hobbes im 17. Jahrhundert der von Rechtlosigkeit, Gewalt, Vereinzelung und allgemeiner Anarchie geprägte Naturzustand im von Kannibalen, Monstren und Fabelwesen behausten Amerika angetroffen werden konnte (vgl. Manow 2011, 23–33), so herrscht der Hobbessche Naturzustand im 19. Jahrhundert im Ozean.

Wo kann man, im Zeitalter der Dampfschiffe und Eisenbahnen, die den Globus mit einem getakteten Liniensystem überziehen, das Punkt mit Punkt verbindet,

und den Raum und die Bewegung dem Apriori des Fahrplans unterwirft, noch eine absolute Exterritorialität geltend machen? Im 17. Jahrhundert definierten die aufstrebenden neuen Kolonialreiche England und Frankreich sogenannte Freundschaftslinien, die einen Rechtsbereich diesseits der Linie von einem Außen abgrenzen, in dem der Unterschied zwischen einem regulären Kriegsschiff und einem Piratenschiff hinfällig wurde. Ein solches *beyond the line* gibt es im 19. Jahrhundert nicht mehr, es gibt nur noch ein *below the surface*. »Nicht nur, daß er sich außerhalb der menschlichen Gesetze stellte; nein, er hatte sich ihnen völlig entzogen und eine absolute Freiheit erlangt, indem er unerreichbar war! Wer hätte schon wagen sollen, ihm in die Tiefe des Meeres nachzusetzen...?« (ZMM 2003, 107). Die Oberfläche der Erdkugel gehört dem Empire (☞ 47) und den Kommunikationsmedien (☞ 7, 10), die vom Empire in den Dienst des gekerbten Raumes gestellt werden. War es im 17. und 18. Jahrhundert noch möglich gewesen, auf der Wasseroberfläche der Ozeane, die die Erde bedecken, unerreichbar zu sein, so ist dies im 19. Jahrhundert nur noch unter der Oberfläche möglich. Das größte Monstrum im Ozean ist der Leviathan und daher beginnt der Krieg der zivilisierten Menschheit gegen die *Nautilus* auch zunächst schlicht als Walfang. Nicht Völkerrechtler und Politologen sind für Nemo zuständig, sondern Zoologen. Immerhin ist Arronax, bevor er unfreiwillig in Nemos Nomos gelangt, der führende Vertreter der Theorie, dass die *Nautilus* ein riesenhafter Narwal sei (vgl. ZMM 2003, 60).

Nemo fährt nicht nur unter der schwarzen Piratenflagge (vgl. ZMM 2003, 613), er stellt sein Piraten- und Nomadentum auch in den Dienst einer Kriegsmaschine, die alle Elemente des ›kleinen Krieges‹ und des Guerillakrieges verbindet. Er unternimmt mit der *Nautilus sea-land-operations* (vgl. ZMM 2003, 414), er unterstützt vom Meer aus diverse Befreiungsbewegungen, ist Partisan und Klassenkämpfer (vgl. ZMM 2003, 416).

Nemos Nomos stellt alle elementaren Dynamiken und Energien in den Dienst der Herstellung eines neuen glatten Raumes. Der Feind aller, der mittels singulärer Ereignisse des Auftauchens operiert, braucht keinen Hafen. Häfen sind Elemente des gekerbten Raumes, Teile des Netzwerks aus Verbindungslinien zwischen Metropolen und Kolonien, Umschlagplätze des Handels und der Migration. Der Ursprung der unaufhörlichen Bewegung der *Nautilus* ist ein perfektes Versteck, ein hohler Vulkan, in den man nur durch eine unter Wasser gelegene Höhle gelangen kann, den nur ein Bürger des gekerbten Raumes mit einem Hafen verwechseln kann:

»Aber warum das Ganze? Die *Nautilus* braucht doch gar keinen Hafen.«

»Nein, Herr Professor, aber sie braucht Elektrizität, um sich bewegen zu können, Elemente, um diese Elektrizität zu erzeugen, Natrium, um ihre Elemente zu speisen, Kohle, um Natrium zu gewinnen, und Bergwerke, wo man die benötigte Kohle abbaut.« (ZMM 2003, 447f.)

So sieht die Vision des neuen Nomos aus: Die *Nautilus* läuft keine Häfen an, sondern eine Elektrizitätsquelle. Sie braucht keinen Hafen, sie braucht Elemente. Sie ist nicht in irgendeinem Hafen zuhause, sondern im Elementarreich, das sie mobilisiert, um ihre Energien daraus zu schöpfen. Dieses der maritimen Kultur der Häfen entgegengesetzte untermeerische Elementarreich ist allerdings nicht mit Natur zu verwechseln. In Nemos Nomos ist Natur immer schon Rohstoff. Der Krieg im glatten Raum, dessen Vision *20.000 Meilen unter dem Meer* entwirft, der Krieg gegen den gekerbten Raum, der einen Gentleman wie Phileas Fogg hervorbringt, kündigt die totalen Wirtschafts- und Rohstoffkriege des 20. Jahrhunderts an.

37. Außergewöhnliche Reisen. Ins Innere der Erde

HANJO BERRESSEM

Geoindex: Im Erdinneren

In den *80 Tagen um die Welt* geht es Jules Verne um die Umrundung der Erde entlang des Äquators als Linie, die den größten Umfang der Welt definiert. Wenn man von einer Weltumrundung redet, geht man normalerweise von einer am Äquator ausgerichteten Reise aus, mit etwaigen Abweichungen nach Süden bzw. nach Norden, wie es auch bei Phileas Fogg's Reise der Fall ist. Natürlich hätte Fogg, um die Wette zu gewinnen, auch zum Nord- bzw. zum Südpol fahren können, sich dort einmal im Kreis gedreht, um dann wieder nach London zurückzukehren. Obwohl er dies natürlich nicht tut, nicht nur, weil es 1873 reisetechisch noch nicht möglich, sondern auch, weil es unsportlich gewesen wäre, zeigt diese Version der Erdumrundung die besondere Stellung der Pole innerhalb der Kartierung der Welt an. An den Polen laufen sowohl die Längengrade als auch die 90. Breitengrade zu einem Punkt zusammen. Historisch gesehen, sind die Pole Endpunkte der Kartierung der Welt sowie Endpunkte der Globalisierung. Sie zu erreichen heißt, die Welt vollständig »erfahren« zu haben. Für Verne sind die Pole interessant, da seine »Außergewöhnlichen Reisen« (*Voyages extraordinaires*) stets Reisen in das noch Unbekannte sind. In dieser Hinsicht nimmt *In 80 Tagen um die Welt* eine Sonderstellung ein. Sie ist keine Expedition, die sich in unbekannte Welten vorwagt. Ihr Thema ist nicht neues Wissen, sondern Geschwindigkeit und Beschleunigung.

Der surrealistische Schriftsteller Raymond Roussel (☞ 52) hat von Vernes Büchern insbesondere die »Außergewöhnlichen Reisen« gewürdigt:

Ich möchte auch [...] Jules Verne, den Mann mit der unermesslichen Geistesgröße würdigen. Meine Bewunderung für ihn ist grenzenlos. Auf manchen Seiten von *Die Reise zum Mittelpunkt der Erde*, *Fünf Wochen im Ballon*, *20.000 Meilen unter dem Meer*, *Von der Erde zum Mond* und *Reise um den Mond*, von *Die geheimnisvolle Insel* und *Hektor Servadacs Reise durch die Sonnenwelt* hat er sich auf die höchsten Gipfel geschwungen, die die menschliche Rede erlangen kann [...]. (Roussel 1963, 26)

Roussels Hommage (vgl. auch Roussel 1949) ist nicht verwunderlich, denn er selbst hatte mit *Eindrücke aus Afrika* (*Impressions d'Afrique*) eine außergewöhnliche Reise vorgelegt, die er in seinem Essay »Wie ich einige meiner Bücher geschrieben habe« (»Comment j'ai écrit certains de mes livres«) als literarische Reise von einem »b« zu einem »p« beschrieben hat. Die poetologische Vorgabe war, vom Anfangssatz

»les lettres du blanc sur les bandes du vieux billard« [»Kreidebuchstaben auf dem Rand eines alten Billardtisches«] zum Endsatz »les lettres du blanc sur les bandes du vieux pillard« [»Briefe des Weißen über die kriegerischen Horden des alten Plünderers«] zu gelangen.

Vernes Welt ist eine Welt geographischer, ökonomischer sowie kommunika-tions- und verkehrstechnischer Netzwerke. Es verwundert daher nicht, dass sie auch eine Welt intertextueller Netzwerke ist; auch nationale Texte beginnen, sich in globale Netzwerke einzuschreiben. Im Folgenden möchte ich Vernes »Außergewöhnliche Reisen« innerhalb eines solchen Netzwerks genauer kartieren. Ausgangspunkt ist die amerikanische Stadt Providence, von wo aus Edgar Allan Poe 1841 mit seiner Kurzgeschichte *The Murders in the Rue Morgue* mit dem Gespann eines Rationalisten (das geistige Auge Dupins) und eines Sensualisten (das visuelle Auge des Erzählers) ein narratives Muster vorlegt, das auch in *In 80 Tagen um die Welt* die narrative Situation bestimmen wird. Der einzige Unterschied liegt darin, dass Passepartout nicht die Erzählfunktion übernimmt.

Verne kannte das Werk Poes. In seinem Artikel »Edgar Poe und seine Werke« (»Edgard Poë et ses œuvres« vom April 1864, EP 1864) erwähnt er Poes Kurzgeschichte *Three Sundays in a Week*, in welcher der Vater seiner Angebeteten dem Erzähler die Hochzeit mit dem Satz verbietet: »you shall be married precisely – precisely, now mind! – when three Sundays come together in a week!« Zum Glück kennt die Angebetete zwei Kapitäne, die gleichzeitig die Welt umsegelt haben, der eine in westliche Richtung, der andere in östliche Richtung. Als diese ihren Vater besuchen, fallen in der Tat drei Sonntage in eine Woche und somit ist die Injunktion außer Kraft gesetzt. Wie Verne schreibt: »What would happen if all three travellers met one Sunday at their starting point? For the first, it would be yesterday, for the second today, and for the third tomorrow. So you see, this is truly a cosmological joke told in very curious terms indeed.« Es ist schwer, die kalendarische Pointe von *In 80 Tagen um die Welt* nicht als Variation von Poes Pointe zu lesen.

Die zweite Station der intertextuellen Reise ist Charles Baudelaire, dessen Werk in Vernes außergewöhnlichen Reisen eine wichtige Stelle einnimmt (vgl. ausführlich Evans 1996). 1857 publizierte Baudelaire einen Band mit Erzählungen Poes, samt einem langen Vorwort, welches Poe den französischen Lesern bekannt gemacht hatte. 1858 schloss er seine Übersetzungen mit den *Abenteuern des Arthur Gordon Pym* (*Les Aventures d'Arthur Gordon Pym*) ab: einem Roman, in dem Poe eine außergewöhnliche Reise zum Südpol, und anscheinend weiter ins Erdinnere, vorlegt, die sich auf eine in Amerika relativ weit verbreitete und bekannte Theorie beruft.

Am 10. April 1818 sendet John Cleves Symmes fünfhundert Kopien eines Rundschreibens an einflussreiche Rechts- und Wissenschaftsinstitutionen in Amerika sowie an eine Anzahl europäischer Regierungen. Der Wortlaut:

Light gives light to light discover ad infinitum

ST. LOUIS, MISSOURI TERRITORY
NORTH AMERICA, April 10, 1818

I declare the earth is hollow, habitable within; containing a number of solid concentric spheres; one within the other, and that it is open at the pole twelve or sixteen degrees. I pledge my life in support of this truth, and I am ready to explore the hollow if the world will support and aid me in the undertaking.

JOHN CLEVES SYMMES OF OHIO,
Late Captain of Infantry.

N.B. [...] I select Dr. S.L. Mitchell, Sir H. Davy and Baron Alex. v. Humboldt as my protectors. I ask for one hundred brave companions, well equipped to start from Siberia, in the fall season, with reindeer and sledges, on the ice of the frozen sea; I engage we find a warm and rich land, stocked with thrifty vegetables and animals, if not men, on reaching one degree northward of latitude 82; we will return the succeeding spring.
J.C.S.

(Peck 1909, 30)

Um dieses Rundschreiben entwickelt sich in kürzester Zeit ein dichtes intertextuelles Netzwerk: Im Jahr 1820 veröffentlicht ein gewisser Captain Adam Seaborn – wahrscheinlich ein Pseudonym von Symmes – den Bericht *Symzonia: A Voyage of Discovery*, in dem eine Reise in die Hohlwelt beschrieben wird, die angeblich am ersten August 1817 in See gestochen sein sollte. 1826 veröffentlicht James McBride Symmes' *Theory of Concentric Spheres, Demonstrating that the Earth is Hollow, Habitable Within and Widely Open about the Poles – by a Citizen of the United States*, in dem Symmes' Theorie im Detail beschrieben wird. 1827 veröffentlicht Jeremiah N. Reynolds, der Symmes' Theorie durch Flugblätter und Vorträge zuerst mit und dann ohne Symmes verbreitet hatte, *Remarks in a Review of Symmes' Theory, which appeared in the American Quarterly Review*. 1836 hält Reynolds vor dem amerikanischen Repräsentantenhaus eine Rede, in der er den Kongress um Geld für eine Polarexpedition bittet. 1837 unterstützt Poe das Vorhaben Reynolds' in seinem Review der *Address on the Subject of a Surveying and Exploring Expedition to the Pacific Ocean and the South Seas By J.N. Reynolds*. Poe betont, dass »amid the novelty, grandeur and sublimity of the scene, the vessels, instead of sweeping a vast circuit by the diurnal movements of the earth, would simply turn round once in twenty-four hours!« (Poe 1984, 1247–1248) Poes Roman *The Narrative of Arthur Gordon Pym* ist die vielleicht einflussreichste Geschichte einer mit dieser Tradition spielenden Reise ins Erdinnere. Sie endet, kurz bevor der Protagonist in einen gigantischen Malstrom getrieben wird.

Die dritte Station der intertextuellen Reise ist die französische Übersetzung von *The Narrative of Arthur Gordon Pym*. Dass Verne zumindest seit 1864 von Symmes

und der Hohlerde wusste – vielleicht auch indirekt durch Alexandre Dumas' Roman *Isaac Laquédem* – wird durch seinen Polarroman *Die Abenteuer des Kapitän Hatteras* von 1866 belegt. Im Kapitel »Eine Lektion in der polaren Kosmographie« unterhalten sich Dr. Clawbonny und Altamont:

»Sie sagten vorhin,« fuhr Altamont fort, »es sei vielleicht der Mühe wert, einen Ausflug nach dem Mittelpunkt der Erde hin zu machen! Hat man jemals den Gedanken gehabt, eine solche Reise vorzunehmen?«

»Ja« [...] Es gibt auf der Welt keinen Punkt, der zu mehr Hypothesen und Hirngespinsten Anlaß gegeben hätte! Die Alten [...] verlegten dahin den Garten der Hesperiden. Im Mittelalter meinte man, die Erde ruhe auf Türmchen, die sich auf den Polen befänden [...]. Später fand sich ein französischer Astronom, Bailly, der behauptete, das gebildete verloren gegangene Volk der Atlantiden, wovon Plato spricht, habe daselbst gelebt. Endlich hat man in unseren Tagen behauptet, es sei an den Polen eine ungeheure Öffnung [...], durch welche man ins Innere der Erde dringen könne. Sodann bildete man sich ein, in der hohlen Erdkugel befänden sich zwei Planeten, Pluto und Proserpina, und eine Luft, die infolge starken Druckes leuchte. [...] Der Kapitän Synnes [sic!], unser Landsmann, hat Humphry Davy, Humboldt und Arago den Vorschlag gemacht, die Reise zu wagen! Sie lehnten aber ab. (AKH 1984, 199f.)

In seiner Geschichte der Tradition des Motivs der Hohlerde bezieht sich Verne direkt auf den Rundbrief von Symmes, auch wenn er den Namen falsch wiedergibt.

Obwohl Verne in seinem Artikel über *The Narrative of Arthur Gordon Pym*, dieser eigenartigen Seereise, die mittendrin auf geheimnisvolle Weise in der wilden Schneewelt der Antarktis abbricht, noch gesagt hatte: »Wer wird sie je wieder aufnehmen? Jemand, der kühner ist als ich selbst und es eher wagt, sich in das Reich des Unmöglichen zu begeben« (EP 1979, 151), wird er 1897 im Roman *Die Eis-sphinx* ein Ende des Romans vorlegen, das gerade nicht das Reich des Unmöglichen kartiert, sondern die Geschichte radikal und rational zu Ende schreibt. Vernes Antwort auf die Phantastik Poes, die er schon in seinem Artikel kritisch angemerkt hatte, ist die eines wissenschaftlichen Rationalisten.

In Vernes Geschichte wird der Pol durch einen magnetischen Berg markiert, die Strömung ist nicht eine nautische Strömung, die in einen Abgrund führt, sondern eine magnetische Strömung, die Pym an den Berg gebunden hat, wo sein Leichnam von der Expedition gefunden wird: »Und hier war er, während sein Boot mit dem Strome nach Norden weiter glitt, von dem magnetischen Fluidum gepackt und, da es ihm nicht gelang, das über die Schultern getragene Gewehr abzulegen, gegen die Bergwand geschleudert worden.« (DE 1984, 211)

Zwar erinnert sich der Erzähler an einen Traum, als sie den sphinxähnlichen Berg erblicken; einen Traum, in dem er »von einem fabelhaften Tiere geträumt

hatte, das auf dem Pole der Erde saß und dem nur ein Edgar Poe, mit seiner scharfsinnigen Genialität, seine Geheimnisse zu entlocken verstanden hatte« (DE 1984, 203), aber im Weiteren geht es nicht um Phantastik, sondern um wissenschaftliche Erklärungen:

Mußten wir zur Erklärung dieser unerklärlichen Dinge annehmen, daß wir uns in der Gegend jener Wunder befänden, von denen ich glaubte, daß sie nur in den Sinnes-täuschungen Arthur Pym's existierten? Nein, das waren greifbare Tatsachen. (DE 1984, 204)

Ironischerweise ist es wiederum ein Poe'sches Motiv, nämlich die in seinen Detektivgeschichten entwickelte Theorie der Abduktion, die den Erzähler zu einer Erklärung leitet: »Da kam mir plötzlich ein Gedanke... eine Hypothese in den Sinn, die all diese merkwürdigen Erscheinungen erklärte. ›Ah‹ rief ich, ›Ein Magnet... Dort... dort liegt ein Magnet, dem eine ungeheure Anziehungskraft innewohnt!« (DE 1984, 205) Dies ist ein Satz, der so auch von Dupin hätte stammen können, hätte er sich je auf eine Reise zum Pol eingelassen.

Die Idee, dass es »die Nähe des magnetischen Poles [war], die diese Wirkungen hervorbrachte« (DE 1984, 206), wird schnell verworfen. Vernes Erklärung ist elektrisch:

Die Passatwinde treiben unausgesetzt nach den Enden der Erdachse Wolken oder Dünste, worin ungeheure Mengen von Elektrizität aufgespeichert sind [...]. Dadurch bildet sich an den Polen eine gewaltige Aufhäufung dieses Fluidums [...]. [E]s würde genügen daß eine große Eisenmasse ihrer Einwirkung ausgesetzt wäre, um diese zu einem mächtigen Magneten zu machen, dessen Kraft der Intensität des Stromes, der Anzahl Windungen, die er darum bildet, und der Quadratwurzel des Durchmessers des Magneteisenberges entsprechen würde. [...] Wessen bedurfte es nun dazu, daß der Strom um diese Masse kreiste und einen Magneten aus ihr machte? Nichts, als einer metallischen Ader, deren unzählige Windungen, die die Eingeweide des Erdbodens durchzogen, unterirdisch die Basis der genannten Bergmasse umschlossen. (DE 1984, 207)

Mit dem letzten Satz der Geschichte unterstützt Verne, so wie Poe dies mit Wilkes getan hatte, den Verne in einer Fußnote erwähnt, weitere Expeditionen zum Pol: »Arthur Pym [...] hat den Weg dorthin gezeigt. Andern kommt es nun zu, ihn aufzunehmen und der Eissphinx die letzten Geheimnisse der noch immer so wenig bekannten Südpolargebiete zu entreißen!« (DE 1984, 220)

Für Roussel schreibt Verne sicherlich in der Tradition Poes, als für die Surrealisten eminent wichtiger Referenzpunkt. Man mag darüber spekulieren, warum Verne, der ja selbst in *Reise zum Mittelpunkt der Erde* (1864) eine eigene Version der Hohl Erde vorlegt, die sicherlich von Poe inspiriert war, Poes Pole radikal verschließt.

Vielleicht weil er in seinem Roman, der sich eher an nordischen Sagen abarbeitet, die Eingänge zur Höhle – hier ist u.a. das Werk Athanasius Kirchers der wissenschaftliche Intertext – in Vulkane verlegt hatte und deshalb Poes These widerlegen musste. Auch eine Art literarischen Vatermords.

38. »...in etwas grossartigerer Weise Geographie zu treiben«. Aus *Petermanns Geographischen Mitteilungen* (I)

Die Zeitschrift *Petermanns Geographische Mitteilungen* (PGM), oder »Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann«, wurde 1855 in Gotha gegründet. Sie galt dann als eine der bedeutendsten geographischen Fachzeitschriften Europas. Die PGM publizierte Berichte vieler prominenter Entdeckungsreisen insbesondere in Afrika, in der Arktis und in Asien, und trug damit zur Popularisierung geographischen Weltwissens bei. Bekannt war die Zeitschrift zudem für den Abdruck vielgerühmter Karten aus dem Perthes Verlag (☞ 46). Auch Jules Verne gehörte zu den Lesern der Zeitschrift. In seinen Romanen *Fünf Wochen im Ballon* und *Die Reise zum Mittelpunkt der Erde* findet Petermann Erwähnung, jeweils als »Freund« der Protagonisten und als Institution geographischen Wissens.

Die im Folgenden abgedruckten Texte schrieb Ernst Behm, Begleiter und Nachfolger Petermanns in der Leitung der PGM. Sie entstammen den Geographischen Monatsberichten der PGM der Jahre 1877, 1878 und 1879. Behm hatte offensichtlich eine gewisse Faszination für das »Jagen um die Erde«, er verfolgte es genau und hatte die Daten der einzelnen Abschnitte parat. Ausführlich zitiert er die Weltreise des amerikanischen Konsuls F.S. de Hass, der 1867 angibt, es sei möglich, in 62 Tagen um die Erde zu reisen – fast auf der gleichen Route wie Fogg fünf Jahre später. Für vernünftiger hält Behm allerdings die Einrichtung der zwei Jahre dauernden »Reisenden Universität« bzw. ähnliche, sich Zeit nehmende Unternehmungen. Ironischerweise scheitern die hier beschriebenen »Entdeckungen der Langsamkeit«.

SEBASTIAN DORSCH

Aus den »Geographischen Monatsberichten« von 1877

Als der Berichterstatter im J. 1867, bei Gelegenheit einer geographisch-statistischen Arbeit über die modernen Verkehrsmittel, die Zeit berechnete, die eine *Reise um die Erde* mit Benutzung der bestehenden Postdampfer-Linien in Anspruch nehmen würde, kam er zu dem Ergebnis, dass sie etwa 104 Tage oder 3 Monate und 2 Wochen betrage. Damals war die Pacific-Bahn durch Nord-Amerika noch im Bau und die Reise um die Erde musste den Umweg über Neu-Seeland und Panama machen. Jetzt, ein Jahrzehnt später, ist sie durch die Pacific-Bahn, den Mont Cenis-

Tunnel und durch das schnellere Fahren der mit kräftigeren Maschinen ausgestatteten Dampfer um etwa 1 Monat abgekürzt. [...]

Ein solches Jagen um die Erde könnte nur in besonderen Ausnahmefällen einen vernünftigen Zweck haben, am wenigsten würde der Reisende in der Kenntniss der berührten Länder Fortschritte machen; im direkten Gegensatz dazu steht deshalb eine *Fahrt um die Erde*, welche in Indianapolis von *J. O. Woodruff* arrangiert wird und am 1. Oktober von New York aus beginnen soll. Nach dem ausgegebenen Prospekt wird diese Expedition so zu sagen eine reisende Universität sein. Nicht weniger als 18 Lehrer der Naturwissenschaften, Nautik, Archäologie und Kunstgeschichte befinden sich an Bord des Expeditions-Dampfers »City of Merida«, um die wissbegierigen Jünglinge, die für 5000 Dollars einen zweijährigen Kursus nach freier Wahl des Studiums durchmachen, auf dem Wasser sowohl als bei den Landungen und Land-Exkursionen zu unterrichten. Etwa zwei Drittel der ganzen Dauer der Reise sollen an Land zugebracht und eine grosse Zahl der interessantesten Punkte der Erde besucht werden. Wir sprechen am Schluss unseres 6. Monatsberichts (S. 236) unsere Überzeugung aus, dass man künftig das Reisen als unumgängliche hohe Schule dem Lehrgang für den angehenden Geographie-Lehrer anfügen werde. Das Woodruffsche Unternehmen ist ein erster Anfang dazu.

39. Opium. Romantik, Rausch und technische Globalisierung

HANNO EHRLICHER

Geo-/Kapitelindex: Hongkong (Kap. 19)

Literatur und Rausch besitzen eine sehr lange gemeinsame Geschichte, die sich allerdings im 19. Jahrhundert im Zeichen der Romantik geradezu zum ästhetischen Paradigma verdichtet (vgl. u.a. Hayter 1968; Mickel 1969; Kupfer 2006, 87–218). Äußerlich zeigt sich diese Allianz in der Vorliebe vieler romantischer Autoren für die ›exotischen‹, eng mit der eurozentrischen Vorstellung eines enthemmten Orient verbundenen Drogen Opium und Haschisch (Baudelaire, De Quincey, Gautier u.a.). Deren Sehnsucht nach ›künstlichen Paradiesen‹, die Alternativwelten zum bürgerlichen Alltag bieten, stand der Erfolgsautor Jules Verne denkbar fern. Sein persönlicher Drogenkonsum, der in der Einnahme des in Schriftstellerkreisen seiner Zeit durchaus populären kokainhaltigen *Vin Mariani* bestand, zielte nicht auf Erkundung des Vor- und Irrationalen, sondern auf Erhöhung von Produktionsgeschwindigkeit und Leistungssteigerung. Auch das mit Hilfe solch aufputschender Substanzen ermöglichte schriftstellerische Projekt einer wissensvermittelnden Welt-Literatur wendet sich entschieden von romantischer Innerlichkeit und Träumen der Selbsterweiterung ab und bleibt bei aller Abenteuerlust und übertreibenden Stilisierung doch grundsätzlich ›nüchtern‹ an den harten Fakten (populär)wissenschaftlicher Erkenntnis orientiert.

Jules Vernes literarischer Gebrauch des Opiums verläuft daher konsequent antiromantisch. Er setzt es nicht als begehrenswertes Mittel zum Rausch ein, dessen psychische Effekte durch Nachvollzug des wahrnehmenden subjektiven Bewusstseins ästhetisch vermittelt werden sollen. Die Außenperspektive, in welcher der Autor seinen Roman konsequent hält, registriert dagegen lediglich die physischen Folgen von Opiumkonsum, d.h. die Immobilität des ganz im ›Trip‹ des eigenen Bewusstseins befangenen Körpers. Im Rahmen der von Zeitdruck bestimmten und auf höchstmögliche Schnelligkeit angelegten Reise von Phileas Fogg kann eine derartige Bewegungslosigkeit nur als ein Störfaktor wirken und stellt ein Hemmnis dar, das den vom englischen Gentleman vorausberechneten mechanischen Reiseablauf verzögert.

Der erste Kontakt des Helden mit dem Opium ergibt sich unfreiwillig auf einem nicht eingeplanten Umweg durch den indischen Dschungel, zu dem die Reisenden gezwungen sind, nachdem das technische Transportmittel Eisenbahn fünfzig Kilometer vor der Endstation Allahabad wegen fehlender Gleise plötzlich stoppen muss. Mit dem Umstieg vom Dampfross auf den Elefanten (☞ 18) setzt eine Ent-

schleunigung der Reisebewegung ein, die schließlich zum völligen Stillstand führt, als die Reisenden Zeugen eines hinduistischen Opferrituals werden und Fogg beschließt, die durch Opium und Haschisch betäubte unbekannte Inderin, die als Witwe bei lebendigem Leibe verbrannt werden soll, vor dem Tode zu retten. Im Herzen der Finsternis, am von Rausch, religiösem Ritual und Irrationalität besetzten archaischen Unort der Wildnis, der zugleich einen Gegenort zur technisch vorangetriebenen industriellen Moderne bildet, zeigt der bisher als rational berechnender Präzisionsautomat geschilderte Held erstmals Gefühl und menschliche Empathie, wenn auch nur in kontrollierter Form und innerhalb des Spielraums, den das Kalkül lässt: »Sieh an! Sie hören auf die Stimme Ihres Herzens!« rief Sir Francis Cromarty. »Manchmal« erwiderte Phileas Fogg schlicht. »Wenn ich Zeit dazu habe« (ATW, Kap. 12, 88).

Damit beginnt die Liebesgeschichte zwischen Fogg und Aouda. Ihre emotionale Dimension bildet eine romantische Latenzzone, die das Abenteuer des Reisens gegen die Zeit im weiteren Verlauf der Handlung gründiert, um abschließend in der unerwarteten Hochzeit der Liebenden in den Vordergrund zu drängen. Romantische, auf Entgrenzung drängende Innerlichkeit wird also keineswegs negiert, sondern bleibt als der zur Spannungsbildung notwendige Gegensatz zur welt-vermessenden mechanischen Logik einer strukturell technikbasierten industriellen Moderne stets präsent. Während beim rationalistisch veranlagten ›coolen‹ Engländer Phileas Fogg das romantische Residual als Wunsch dabei bis zum Ende unausgesprochen bleibt, wird sein Diener, der als Franzose offenbar wesentlich anfälliger fürs Gefühligke ist, immer wieder davon übermannt. Deshalb agiert er, anders als sein Herr, auch nicht als Retter, der vom destruktiven Rausch einer archaischen, auf Menschenopfer basierenden Religion befreit, sondern wird vielmehr selbst zum Opfer des Rausches. Aus seiner Bereitschaft, mit Inspektor Fix noch ein Gläschen zu trinken, wird nach dem Betreten einer Opiumhöhle am Kai des Hafens von Hongkong dank mehrerer Flaschen Portwein und anschließenden Opiumrauchens ein ausgiebiger Rausch, der Passepartout außer Stande setzt, seinen Herren noch rechtzeitig über die vorgezogene Abfahrt der *Carnatic* zu informieren.

Der Wechsel des Szenariums vom indischen Dschungel nach Hongkong bedeutet dabei mehr als nur den Austausch einer orientalistischen Szenerie durch die nächste. Im Rahmen des religiösen Opferrituals im Dschungel wirkte der Gebrauch von Opiaten noch weitgehend exotisch und der Rausch konnte als das (verlockende) Andere zur Zivilisation thematisiert werden, das sich in versteckten Residuen außerhalb des enger werdenden Netzes der technisch-industriellen Globalisierung hält. Mit Betreten des britischen Protektorats befinden wir uns aber nicht mehr außerhalb, sondern mitten im Zentrum dieser Globalisierung, deren kommerzieller Aspekt nun betont wird. Die Bedeutung des britischen Protektorats als Handelsstützpunkt im inner-orientalischen Opiumhandel zwischen Indien und China, der von der *East India Company* kontrolliert wurde (vgl. Milligan 1995,

20–28), war der europäischen Öffentlichkeit zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Romans, auch außerhalb Großbritanniens, wohl bekannt. Der Erzähler nimmt dabei deutlich Partei und schließt sich den moralisch argumentierenden Gegnern des Opiumhandels an. Indigniert weist er auf die sozialen Folgen des Opiumkonsums hin, die das einträgliche Geschäft mit dem Rauschgift zeitigt, das Entstehen einer Masse depravierter, hilflos dem Rausch ausgelieferter Gestalten, »diese armen, abgestumpften, ausgemergelten, verblödeten« (ATW, Kap. 19, 142). An die Stelle des Gentleman's Fogg, der bei allem Spleen doch beste britische Tugenden verkörpert, sind »die gewinnsüchtigen Engländer« getreten, die mit jener »unheilvolle[n] Droge namens Opium« (ebd.) jährlich 260 Millionen Francs Umsatz erwirtschaften, an die Stelle eines archaischen religiösen Menschenopfers die massenhaften Opfer einer Sucht, die in diesem Ausmaß erst auf der Grundlage moderner Handelsmöglichkeiten entstehen konnte.

Rausch und Reise verbinden sich in Jules Vernes Roman so auf eine Weise, die dezidiert nach-romantisch genannt werden darf, insofern sie das Paradigma der Romantik benötigt, um sich von ihm distanzieren zu können. Gleichzeitig fehlt dabei bei allem Fortschrittsoptimismus jene Emphase, die dann im Zeichen der Avantgarden zu einem regelrechten Technik-Rausch führen wird. Das 1909 veröffentlichte erste futuristische Manifest Filippo Tommaso Marinettis steht modellhaft dafür, indem es programmatisch die Dichter aus einer ›dekadenten‹ Innerlichkeit (»Lange haben wir auf weichen Orientteppichen unsere atavistische Trägheit hin und her getragen«; Marinetti 1993, 75) herausführt – hinein in die Begeisterung an einer männlich-heroischen Selbst-Verstärkung des Subjekts mit Hilfe der Technik, ein Mensch-Maschine-Amalgam, das direkt in einen neuen Rausch einführt, der im Falle Marinettis den Krieg als die »einzige Hygiene der Welt« (ebd., 77) zum Ziel hatte. Jules Vernes Science-Fiction ging es anders als dem Futurismus nicht um den Rausch an der Geschwindigkeit und Weltflucht, sondern um ein präzises und doch gleichzeitig erzählerisch lustvolles Vermessen der modernen Welt. Angesichts der destruktiven Auswirkungen der Fluchtgeschwindigkeit, die der Rausch an der Geschwindigkeit im 20. Jahrhundert erreicht hat (vgl. Virilio 1995 u. 1996), kann die ironische Nüchternheit der Abenteuer eines Jules Verne heute vielleicht sogar ein ganz brauchbares Mittel zur Entschleunigung darstellen.

40. »...in etwas grossartigerer Weise Geographie zu treiben«. Aus *Petermanns Geographischen Mittheilungen* (II)

Aus den »Geographischen Monatsberichten« von 1878

Die *geographische Lehrfahrt um die Erde* an Bord des Amerikanischen Dampfers »City of Merida«, die wir S. 364 des vorigen Jahrgangs erwähnten, die aber im Beginn missglückt zu sein scheint, steht nicht vereinzelt da. Am 30. Juni wird von Marseille ein ähnliches Lehrschiff, der Dampfer »Picardie« unter Commando des Lieut. G. Biard, abgehen, das wie jener den Zweck verfolgt, junge Leute auf einer Reise um die Erde in ihrer Bildung zu fördern, ihnen einen weiteren Gesichtskreis, lehrreiche Anschauungen und für ihre Lebenszeit werthvolle Erinnerung zu schaffen. Das Unternehmen geht von einer »Société des Voyages« aus, die ihren Sitz in Paris, 8 place Vendôme, hat und von Männern wie Levasseur, de Lesseps, Geoffroy Saint-Hilaire, Duchartre protegirt wird, für 15–20.000 Francs kann Jedermann Theil nehmen, für Specialgelehrte, welche unterwegs Vorträge halten, so wie für Bücher, Karten, Sammlungen &c. ist gesorgt. Der Dampfer soll mit Berührung von Gibraltar, Madeira und Dakar zunächst nach Rio de Janeiro und Buenos Ayres gehen, von welch' letzterem Orte eine grössere Land-Exkursion in die Pampas projektirt ist; alsdann wird er durch die Magelhaens-Strasse in den Grossen Ocean einlaufen und längs der Westküste von Süd-Amerika Panama erreichen. Von hier begiebt sich die Reisegesellschaft auf der Isthmus-Bahn und einem Postdampfer des Mexikanischen Golfes nach Neu-Orleans, besucht die bedeutendsten Städte der Vereinigten Staaten und kommt erst in San Francisco wieder auf das Gesellschaftsschiff, das nun seinen Kurs über die Sandwich-Inseln, Neu-Seeland, Australien und Neu-Caledonien nach Japan und China fortsetzt, um über Java, Britisch-Indien, das die Reisenden zu Land durchreisen werden, das Rothe Meer und Ägypten nach Marseille zurückzukehren. Diese ersten Studienfahrten um die Erde zeigen, dass man anfängt, in etwas grossartigerer Weise Geographie zu treiben als bisher.

Aus den »Geographischen Monatsberichten« von 1879

Die mit einem gewissen Eclat in Szene gesetzte »*wissenschaftliche Reise um die Welt*« hat einen kläglichen Verlauf genommen. Wie die Revue géogr. Internationale berichtet, ist das der Transport-Gesellschaft Fraissinet gehörende, zu dem Zweck gecharterte Schiff »*Juno*«, welches im vorigen Jahre Marseille mit etwa 23 Passagieren zur Reise um die Welt verlassen hatte, nach Marseille zurückgekehrt. In Mon-

tevideo erkrankte der Arzt, in Panama der Apotheker, endlich wurde den Passagieren, welche zusammen 16–25.000 Francs eingeschossen hatten, erklärt, dass kein Geld mehr vorhanden sei, um die Reise fortzusetzen. Die Passagiere mussten nun auf eigene Kosten nach der Heimath zurückkehren. Wie es heisst, hatte man diese Studienfahrt vorschnell unternommen, als bei weitem noch nicht die zur Deckung der Kosten erforderliche Zahl der Passagiere sich zusammengefunden hatte, und die Unternehmer täuschten sich in der Hoffnung, den Ausfall durch Frachten decken zu können. [...]

41. Jules Verne und Shanghai. Spiegelungen einer Weltmetropole im Aufstieg

THORALF KLEIN

Geo-/Kapitelindex: Shanghai (Kap. 20/21)

Die noch junge Weltstadt Shanghai führt in *In 80 Tagen um die Welt* eine bloße Randexistenz. Phileas Fogg versucht sie mit einem gemieteten Segelschiff anzusteuern, nachdem er und seine Begleiterin Aouda durch eine Intrige des Detektivs Fix den Dampfer nach Yokohama (☞ 43) verpasst haben. Die »Stadt über dem Wasser« (so die wörtliche Übersetzung ihres Namens) bleibt zudem ein unerreichtes Ziel, denn durch einen Zufall trifft das vom Taifun bedrohte Schiff Fogg's bereits auf See mit dem Liniendampfer zusammen, so dass die wieder vereinten Protagonisten einschließlich des Dieners Passepartout die Fahrt Richtung Japan fortsetzen können. Eine Auseinandersetzung mit Shanghai findet im Roman deshalb nicht statt.

Vermutlich wollte Jules Verne eine Redundanz vermeiden, die sich angesichts der Ähnlichkeiten Hongkongs and Shanghais fast zwangsläufig eingestellt hätte. Beide Städte wurden im Vertrag von Nanjing, der 1842 den ersten Opiumkrieg zwischen Großbritannien und China beendete, zwangsweise für den internationalen Freihandel »geöffnet«. In beiden entstanden europäisch besiedelte Stadtteile mit entsprechend repräsentativer Architektur in Nachbarschaft zu chinesisch geprägten. Freilich gab es auch bedeutende Unterschiede: Hongkong war eine britische Kronkolonie, Shanghai dagegen in unterschiedliche nationale Konzessionen aufgeteilt. Statt einer einheitlichen Verwaltung wie in Hongkong verteilte sich die administrative Gewalt in Shanghai auf den französischen Konsul einerseits und den *Shanghai Municipal Council*, die politisch und rechtlich völlig unabhängige Behörde des anglo-amerikanischen International Settlement, andererseits. Schließlich war Hongkong vor der britischen Besetzung ein ländlicher Raum mit wenigen Dörfern, während Shanghai bereits seit mehreren Jahrhunderten ein regionales Zentrum mit Verwaltungssitz bildete und Mitte des 19. Jahrhunderts 250.000 Einwohner hatte (vgl. Johnson 1995; Klein 2009, 253; Carroll 1999, 15) Dennoch hat Jeffrey Wasserstrom (vgl. 2009, 44) sicher Recht mit seiner Vermutung, dass Verne Hongkong genau die Qualitäten einer westlich geprägten, aufstrebenden Handelsstadt zuschreibt, die auch die lokalpatriotischen *Shanghailanders* – wie sich die anglo-amerikanischen Siedler mit Stolz nannten (vgl. Bickers 1998) – für ihre Stadt in Anspruch nahmen.

Tatsächlich hat Jules Verne später eine Beschreibung Shanghais nachgeliefert, und zwar in seinem 1879 erschienenen Roman *Die Leiden eines Chinesen in China*.

Dabei weist die Handlung des späteren Buches verblüffende Parallelen zu der von *In 80 Tagen um die Welt* auf: Auch sie wird durch eine Konversation zwischen Bekannten in Gang gesetzt; in ihrem Mittelpunkt steht eine Reise, die durch einen Pressehype begleitet, hier sogar mit ausgelöst wird. Der Held Kin-fo ist wie Fogg äußerst reich und heiratet am Ende eine hübsche und unkonventionelle, aber nicht sonderlich vermögende Witwe; der faule und leichtsinnige Diener Sun gibt ein negatives Spiegelbild des tüchtigen Passepartout ab. Wie die Bewegungen von Fogg, so werden auch die Kin-fos überwacht, und zwar nicht nur von einem, sondern gleich von zwei amerikanischen Detektiven, die aber wie »siamesische Zwillinge« (LCC 1977, 117) nur die beiden Hälften ein und derselben Person darstellen und im Auftrag der *Centenaria*-Versicherung Kin-fos Leben schützen sollen. Der Verdoppelung des Verfolgers entspricht die Duplikation der für *In 80 Tagen um die Welt* schon im Titel so zentralen Frist. Gleich zwei Termine werden in den *Leiden* zum Problem: Bis zum 25. Juni 1878 soll der Philosoph Wang den seines Lebens überdrüssigen Kin-fo auf dessen Bitte hin ins Jenseits befördert haben – ein Abkommen, das dieser später mit allen Mitteln rückgängig machen möchte –, während fünf Tage später die von Kin-fo abgeschlossene Lebensversicherung ausläuft.

In dieser Handlung nimmt die Stadt Shanghai eine zentrale Stellung ein, und zwar auf drei Ebenen: der lokalen, der nationalen (oder besser gesamtchinesischen) und der globalen. Was die lokale Topographie betrifft, so kontrastiert Verne die »unwohnliche« (LCC 1977, 37), finstere und verwirrend angelegte chinesische Altstadt mit den außerhalb der Stadtmauern angelegten ausländischen Konzessionsgebieten. Von diesen ist das französische in erster Linie durch die Präsenz katholischer Missionare gekennzeichnet, während die großzügig geplante englische Siedlung das wirtschaftliche Zentrum Shanghais bildet und »den Ruhm einer Musterkolonie« erlangt hat (ebd., 39). Jedoch belässt es Verne nicht bei der Kontrastierung des »fortschrittlichen Westens« mit dem »rückständigen« China, sondern er schildert die zahlreichen Durchbrechungen der Gegensätze und die kulturellen Transfers, wie sie auch in der historischen Rekonstruktion der 1870er Jahre aufscheint. Während sich der Aktionsradius der »westlichen« Ausländer auf die Konzessionen beschränkte, siedelten sich Chinesen auch in den ausländisch kontrollierten Gebieten an und bewegten sich frei zwischen den unterschiedlichen Verwaltungszonen (vgl. Wasserstrom 2009, 40–41). Auch Kin-fo wohnt in der englischen Konzession; aber weit darüber hinaus gehend wird er als ein fortschrittlicher Chinese dargestellt, der die neuesten Errungenschaften der »westlichen« Technologie übernommen hat, ja darin manche »Westler« noch übertrifft. So hat er nicht nur in seiner Residenz ein Haustelefon und elektrische Klingeln installieren lassen (LCC 1977, 55), sondern er und seine Braut Lé-U tauschen anstelle handschriftlicher Briefe auf phonographische Platten gesprochene Botschaften aus; überhaupt ist ihre gleichberechtigte Beziehung sehr modern und entspricht dem »westlichen« Ideal, wie sie auch in physischer Hinsicht als beinahe europäisch geschildert werden – ein Zuge-

ständnis Vernes an den auch an anderen Stellen des Romans aufscheinenden Rassismus.

Während Verne so einen Gegensatz zwischen Kin-fo als einem »Mann des Fortschritts« (ebd., 54) und der traditionell orientierten chinesischen Gesellschaft konstruiert, so ist auch dieser nicht absolut zu sehen. Auf der einen Seite wird Kin-fo durchaus als (stereo-)typischer Chinese geschildert. Als solcher besitzt er beispielsweise nur »passiven Mut« (ebd., 91), wie sich an seiner Reaktion auf die – wie sich herausstellt, falsche – Nachricht von seiner plötzlichen Verarmung zeigt. Anstatt sich um den Aufbau einer neuen Existenz zu bemühen, plant er, sich durch Wang töten zu lassen, um diesem und Lé-U mittels der abgeschlossenen Lebensversicherung zu einem Leben in Wohlstand zu verhelfen. Auf der anderen Seite erscheint die chinesische Kultur selbst als in der Veränderung begriffen. So werden den Frauen nicht mehr die Füße verkrüppelt, wobei Vernes Optimismus Ende der 1870er Jahre ebenso verfrüht ist wie seine Erklärung, Ursache der Reformen sei die Herrschaft der manjurischen Qing-Dynastie (1644–1912), die die tatsächliche Bedeutung ›westlicher‹ Einflüsse zu Unrecht ignoriert (vgl. Klein 2009, 166–168).

Zugleich erscheint Shanghai in globale Wirtschafts- und Kommunikationsnetze eingebunden. Das hier angesiedelte Unternehmen von Tschung-Héu, dem Vater Kin-fos, besitzt nicht nur Zweigstellen in verschiedenen Teilen Chinas, sondern Tschung-Héu ist mittelbar auch an der Emigration von Chinesen in die USA beteiligt, indem er die hoch profitable Rückführung verstorbener Auswanderer zur Beerdigung in der chinesischen Heimat organisiert. Seine Waren lässt er auf englischen Schiffen transportieren, »und über den elektrischen Draht empfing er stets die neuesten Börsenkurse der Seidenwaren in Lyon und des Opiums in Kalkutta« (LCC 1977, 23). Dies ist ein weiterer von Vernes Anachronismen, da sich dieser Satz auf die Zeit vor 1870 beziehen muss, dem Jahr, in dem die ersten internationalen Telegraphenkabel nach Shanghai gelegt wurden (vgl. Winseck/Pike 2007, 116). Darüber hinaus ist es der angebliche Bankrott der Kalifornischen Zentralbank, bei der Kin-fo seine Wertpapiere angelegt hat, der ihn an seine plötzliche Verarmung glauben lässt. Umgekehrt ist Shanghai der Sitz der amerikanischen Versicherungsgesellschaft *Centenaria*, deren Vertragsabschluss mit Kin-fo die eigentliche Handlung erst anlaufen lässt. Die noch in ihren Kinderschuhen steckende Weltwirtschaft wird damit für den Roman unmittelbar funktional.

Demgegenüber ist der Handlungsraum bereits durch den merkwürdig verdoppelten Chinabezug im Titel strikt als ein nationaler bestimmt. Daraus entsteht ein eigentümlicher Kontrast zu der durch Migration, Telekommunikation und Kapitalflüsse gekennzeichneten globalen Vernetzung Shanghais. Denn der Roman bedient so das Klischee vom selbstgenügsamen Chinesen, der sich nicht über die Grenzen des durch seine Kultur definierten Territoriums hinaus bewegt. Ein chinesischer Weltreisender à la Phileas Fogg erscheint in diesem Kontext undenkbar.

Seiner globalen Konnektivität derart beraubt, wird Shanghai in doppelter Weise im Zentrum des Spiel-Raums verortet: Zum einen bildet es den Lebensmittelpunkt

des Hauptprotagonisten, und das nicht nur, weil sich dieser dort niedergelassen hat. Vielmehr fungiert es zugleich als geographische Mitte zwischen Peking in Nordchina, dem Geburtsort Kin-fos, und dem südchinesischen Kanton (Guangzhou), wo er seine Jugend verbracht hat. Die Biographie des Helden spiegelt damit den Umfang seiner späteren Reisen wider, die von Kanton über seinen Wohnort Shanghai und Zentralchina und Peking in die Manjurei und schließlich – dies bleibt im Unklaren – zurück nach Peking oder Shanghai führen. Die Bewegung im Raum ist dabei nicht zirkulär wie *In 80 Tagen um die Welt*, auch nicht linear wie die Reise des Michael Strogoff im von Verne 1876 veröffentlichten *Kurier des Zaren* (Michel Strogoff; CC 1877, 1–339). Wie Foggs Weltumrundung mit dem Anfangs- und Endpunkt London sich auf die globale infrastrukturelle Vernetzung stützt, so Strogoffs Reise von Moskau quer durch Sibirien nach Irkutsk auf die Überwindung der Natur durch menschliche Willenskraft und körperliche Ausdauer. In beiden Fällen scheidet jedoch die rationale Planung, nicht zuletzt an menschlichen Unzulänglichkeiten und politisch-sozialen Konflikten. Demgegenüber ist der Verlauf von Kin-fos Reise in den *Leiden* von Anfang an ungeplant und unregelmäßig, da der Protagonist nicht einen geographisch fixierbaren Ort, sondern ein mobiles Ziel, den Philosophen Wang, ansteuert – in der Absicht, ihn von der Unnötigkeit des Attentats zu unterrichten. Seine Bewegungen folgen dem Zufall sowie am Ende – wie sich schließlich zur allgemeinen Überraschung herausstellt – auch den Planungen Wangs, der seinem ehemaligen Schüler Kin-fo eine ebenso harsche wie eindrückliche Anweisung zum glücklichen Leben erteilen wollte. Zudem greift dieser neben modernen Dampfschiffen zumeist auf althergebrachte Transportmittel zurück, etwa Tragstühle oder die damals in Nordchina sehr verbreiteten besegelten Schubkarren. Trotz der unübersehbaren Parallelen lassen sich die *Leiden* daher geradezu als Antithese zu *In 80 Tagen um die Welt* lesen.

In Vernes nachgeholter Auseinandersetzung mit Shanghai fungiert die ›Stadt über dem Meer‹ auf mehreren Ebenen als Zentrum des ›westlich‹-chinesischen Kulturtransfers und der globalen Moderne. Vernes *Leiden* können damit als ein frühes literarisches Zeugnis für den Aufstieg Shanghais zur Weltstadt gelten (vgl. Wasserstrom 2009, 17–18). Dabei bleibt die globale Konnektivität der Stadt freilich seltsam ambivalent, da sie für die Motivation der Reise funktional ist, für die eigentliche Reisehandlung jedoch gerade nicht. Dennoch wird das globale Panorama aus *In 80 Tagen um die Welt* in den *Leiden* zugleich gespiegelt, korrigiert und ergänzt.

42. Unter Dampf (III). Die *SS Carnatic*

»[...] Von den sieben Schiffen, die Fogg auf seiner Reise um die Welt verwendet, und den zwei weiteren, die er verpasst, lassen sich immerhin vier historisch nachweisen. [...] Drittens, die *Carnatic*, 1.776 Tonnen, mit der nur Passepartout von Hongkong nach Yokohama fährt, weil Fogg und Mrs. Aouda das Schiff aus den bekannten Gründen verpassen. Die *Carnatic* wurde 1862 gebaut und sank 1869, nachdem sie auf ein Riff im Golf von Suez aufgelaufen war (26 Tote). [...]«

BERNHARD SIEGERT (Auszug aus *GR* 60)



Abb. 1: Der Untergang der *SS Carnatic* in der *London Illustrated News* (1869).

43. Yokohama

LARS SCHLADITZ

Geo-/Kapitelindex: Yokohama (Kap. 22)

Nachdem er aus dem Opiumrausch erwacht ist (☞ 39), erreicht Passepartout ohne Fogg und Mrs. Aouda an Bord des Dampfers *Carnatic* Yokohama. In der Zwischenstation für Dampfschiffe hat er einige Tage Zeit, auf die Weiterreise in die Vereinigten Staaten zu warten. In der Funktion als Kohlestation für Dampfschiffe über den Pazifik, aber auch als Handelsposten, war Yokohama einer der ersten japanischen Häfen (nach Shimoda und dem Walfanghafen Hakodate), die nach der ›Öffnung‹ des Landes durch Matthew Perry 1853 für westliche Schiffe anlaufbar wurden. Perrys Flotte von ›schwarzen Schiffen‹ (*kurofune*) hatte, vor Kanagawa in der Bucht von Edo vor Anker liegend, durch die Demonstration technologischer Überlegenheit zum einen den Untergang des japanischen Feudalstaates unter dem Shōgun beschleunigt, zum anderen eine Reihe von Verträgen vorbereitet, die Handel und breiten Kulturkontakt mit den europäisch-nordamerikanischen Staaten ohne die engen Restriktionen des Shōgunates ermöglichten. Die Wahl Yokohamas als eine der Zwischenstationen auf der Reise um die Welt um 1873 liegt aus zwei Gründen nahe. Zum einen war Japan die östlichste Zwischenstation Asiens vor einer Überquerung des Pazifiks und gewann schnell große Bedeutung für den transpazifischen Schiffsverkehr, zum anderen wurde es für Europäer zum exotischen Sehnsuchtsort, welcher, wenn auch eine eigene Reise meist nicht möglich war, vielfältig inszeniert wurde. Zahlreiche, insbesondere bildliche Darstellungsformen machten Japan – zumindest als exotisches Image – für den europäischen Betrachter erfahrbar. Zudem wurden Bildnisse aus Japan insbesondere in Frankreich im Zuge des *Japonismus* in Europa aufgenommen.

1858 als Teil der der ersten ›Öffnung‹ folgenden, ungleichen Ansei-Verträge gegründet, sollte Yokohama, gegenüber dem wichtigen Handelsposten Kanagawa gelegen, einerseits Forderungen nach Handelsöffnung nachkommen, andererseits die Europäer und Amerikaner in einem abgeschlossenen Viertel weit genug von der wichtigsten Straßenverbindung durch Japan (*Tōkaidō*) isolieren. Ausländer erhielten im Zuge der bilateralen Abkommen die Extraterritorialität, sollten aber an die *treaty ports* gebunden sein (☞ 47). Waren Hafenstädte für die westlichen Händler die Einfallstore nach Japan, so war Yokohama gegen Ende des 19. Jahrhunderts das Haupttor. Entsprechend groß war die Anwesenheit ausländischer Vertreter und Schiffe (vgl. Hoare 1994, 21). Das Stadtbild wurde durch die in Backstein im europäischen Stil errichteten Lager- und Wohnhäuser geprägt. Yokohama war dadurch als die Stadt gesehen, in der ›westliche‹ Einflüsse in Japan vor- und insbesondere

nach der Meiji-Restauration 1868 am sichtbarsten waren. Der Status als *treaty port* wurde erst 1899 aufgehoben. Als Hafenstadt war Yokohama eine der wichtigsten kulturellen Kontaktzonen und Knotenpunkt des globalen Schiffsverkehrs.

Passepartout entschließt sich umherzuwandern. Als Franzose hat er durch den ›ungleichen‹ Japanisch-Französischen Vertrag von 1858 den Status der Extraterritorialität, steht also frei von der japanischen Rechtsprechung. Nicht ohne eine gewisse Verächtlichkeit schaut er auch auf die Beamten in den Straßen und deren Uniformen: »Sieh an, sieh an! Schon wieder ein japanischer Botschafter, der nach Europa reist!« (ATW, Kap. 22, 177) Fasziniert ist er hingegen von der Exotik Japans. Vom Landungssteg im gut besuchten Hafen durchquert er zunächst das Viertel der Ausländer (*kyoryūchi*). Das europäische Viertel erscheint wenig beachtenswert und jeglichen globalen Hafenstädten ähnlich. Auch die Menschen dort, »[...] unter denen sich der Franzose ebenso fremd fühlte, als hätte es ihn ins Land der Hottentotten verschlagen« (ATW, Kap. 22, 174), ziehen nur wenig Beachtung auf sich.

Je weiter er sich vom Landungssteg entfernt, desto fremder, gleichzeitig auch interessanter und ausführlicher beschrieben wird die japanische Umgebung. Von der Kontaktzone des Hafens läuft er in das japanische Landesinnere, um »notfalls bis nach Tokio zu laufen.« (ATW, Kap. 22, 174) Im Übrigen war die Bewegungsfreiheit europäischer Besucher nicht so groß wie von Passepartout wahrgenommen: Tore trennten die Stadtteile von Yokohama und in der Regel bedurfte es besonderer Papiere, um sich in den Anfangsjahren durch Japan zu bewegen (vgl. Auslin 2004, 55). Dennoch findet der ›japanische‹ Teil Yokohamas deutlich mehr das Interesse Passepartouts (und Jules Vernes) als der ›europäische‹. Die *Exotik* des Ortes wird ausführlich beschrieben:

Dieses japanische Viertel Yokohamas heißt Benten, benannt nach einer Meeressäugin, die auf den Nachbarinseln verehrt wird. Hier in Benten gab es wundervolle Fichten- und Zedernalleen, exotische Tempeltore, im Schilf- und Bambusdickicht verborgene Brücken, von mächtigen, uralten Zedern melancholisch beschirmte Tempel und Klöster, in denen buddhistische Mönche und Anhänger des Konfuzius ihr asketisches Dasein fristen, endlose Straßen, wimmelnd von Kindern mit rosigem Teint und roten Wangen; die kleinen Menschlein sahen aus, als wären sie einem japanischen Wandschirm entsprungen [...]. (ATW, Kap. 22, 174)

Gerade die Bildlichkeit des ›japanischen‹ Yokohamas steht im Mittelpunkt. Die Beschreibung konzentriert sich auf optische Eindrücke. Mit der Referenz zum japanischen Wandschirm steht bereits im Text der Verweis auf die bildliche Übertragung Yokohamas (und Japans) nach Europa. Genres wie die in Europa rezipierten japanischen Farbholzschnitte (*ukiyo-e*) und die ab den 1870er und 1880er Jahren dominierende Yokohama-Photographie (☞ 44) bedienten sich eben dieser Abbildungskonventionen: pittoreske Gebäude wie Brücken und Tempel sowie Per-

sonen und inszenierte Alltagsszenen, die vermeintlich der farbenfrohen exotischen Realität entsprungen sind (vgl. Delank 2000, 269). Nach der Beschreibung der Straßenszenen kommt Passepartout schließlich auf das Land, umgeben von Reisfeldern, wo sich die bildhafte Beschreibung der exotischen Umgebung innerhalb der Genregrenzen fortsetzt:

Hier blühten, ihre letzten Farben, ihren letzten Duft verschwendend, leuchtende Kamelien, nicht etwa an Sträuchern, sondern auf Bäumen; in bambusumzäunten Gärten gediehen Kirsch-, Pflaumen- und Apfelbäume, welche die Japaner mehr um der Blüten als um der Früchte wegen hegen und mittels bizarrer Vogelscheuchen und kreischender Windräder vor Spatzen, Tauben, Raben und anderen gefräßigen Vögeln schützen. Auf jeder der majestätischen Zedern thronte ein mächtiger Adler, im Grün der Trauerweiden balancierten Reiher melancholisch auf einem Bein. (ATW, Kap. 22, 176)

Die Darstellungen des ›japanischen‹ Yokohamas und dessen Umgebung erscheinen als eine textuelle Umsetzung der populären Japanbilder der 1870er und 1880er Jahre. Die kurze Wegbeschreibung vom geschäftigen Hafen durch das japanische Viertel bis in die stille Exotik der Felderlandschaft außerhalb der Stadt repräsentiert damit einen großen Teil der gängigen Japanbilder – die Route eines Spaziergangs wird stellvertretend zur Landeserkundung.

Als der Abend hereinbricht, kehrt Passepartout in die Stadt zurück und beobachtet das Spektakel der Gaukler und Akrobaten in den Straßen. Von diesem Spektakel inspiriert, versucht Passepartout, am nächsten Tag, sich als Sänger Geld zu beschaffen. Um an etwas Geld zu kommen, tauscht er seine Kleidung gegen ein altes japanisches Gewand. Neben dem vollen Magen bringt es Passepartout ein, »japanisiert« (ATW, Kap. 23, 179) durch die Gegend wandern zu können. Während er am Vortag lediglich Beobachter der Exotik des japanischen Landes war, beginnt er mit dieser Mimikry, mit den Menschen zu interagieren. Das Spektakel soll ihm schließlich auch helfen, in die Vereinigten Staaten zu gelangen. Als Diener oder Koch wegen seiner neuen Verkleidung ungeeignet, schließt er sich der »Japanischen Akrobatentruppe des ehrenwerten William Batulcar« an, die kurz vor der Überfahrt in die USA steht. Sowohl als Reisende um die Welt, als auch als unterhaltende Darstellung des ›Westens‹ waren Spektakel im frühen Meiji-Japan ein wichtiges Bindeglied im Kulturaustausch (vgl. Markus 1985, 526). Obwohl die Shows in den *treaty ports* hauptsächlich für die ausländischen Einwohner veranstaltet wurden, fanden sie doch großen Zuspruch, knüpften an bestehende Straßenspektakel aus der vorangegangenen Edo-Zeit an und fanden ein breites, teilweise extra angereichertes Publikum (vgl. Markus 1985, 537). Batulcar enttarnt Passepartout schnell als Franzosen, heuert ihn aber schließlich an, um seine Akrobatentruppe zu vervollständigen. Statt seiner japanischen Verkleidung erhält er nun Engelsflügel und eine lange Kostümnase für die Vorstellung vor dem Publikum aus

zahlreichen Nationalitäten. Tatsächlich waren es Schauspieler und Gaukler, die in den frühen Jahren der Meiji-Zeit einen großen Teil der Grenzüberschreitungen und des Kulturkontaktes trugen. Japanische Artisten und Musiktruppen reisten nach Europa und in die Vereinigten Staaten, bevor dies für die meisten Einwohner möglich wurde. Passepartout erkennt schließlich Fogg und Mrs. Aouda im Publikum, und stürzt mit ihnen überhastet davon auf das Dampfschiff nach Yokohama.

44. Photographien aus dem Album *Views & Costumes of Japan by Stillfried & Anderson, Yokohama (1877)*

Mit der Etablierung der *treaty ports* wie Yokohama (☞ 43) und dem zunehmenden Reiseaufkommen ließen sich in Japan westliche Photographen nieder, deren Abbildungen die durch Passepartous fiktionale Wanderung vom Haden in das Hinterland beschriebene Exotik Japans kunstvoll inszenierten. Der italienische Photograph Felice Beato (1832–1909) eröffnete 1864 in Yokohama eines der ersten Studios, in dem von ihm und Assistenten handkolorierte Photographien produziert wurden. Stilistisch lehnten sich Aufnahmen häufig an die japanische Kunst an und zeigten japanische Landschaften sowie im Studio produzierte Szenen vor aufwändig gemalten ›typischen‹ Hintergründen. Beato verkaufte seinen Bildbestand 1877 an das Studio Stillfried & Anderson in Yokohama, das im selben Jahr den Bildband *Views & Costumes of Japan* veröffentlichte (Abb. 1–3). Reisende nach Japan konnten durch Bildbände wie diesen idealtypische bildliche Darstellungen mit nach Europa nehmen.

LARS SCHLADITZ



Abb. 1: Zwei Männer mit Schwertern vor einem Studiohintergrund mit dem Berg Fuji.



Abb. 2: Zwei geschminkte Frauen mit Schirm, Kimono und Holzsandalen im Studio.



Abb. 3: Menschen posieren an einer Flussfähre.

45. Kreisläufe

HERMANN DOETSCH

Geo-/Kapitelindex: Yokohama (Kap. 22)

Jules Vernes Roman ist ein Roman aus der Zeit thermodynamischer Maschinen, von Maschinen, die Energie verarbeiten, etwas, das nicht dargestellt, aber seit Clausius und Maxwell berechnet werden kann (vgl. Stengers, 2003, 167–251). Dies bleibt nicht ohne Folgen für den Modus der Erzählung. Immer wieder werden minutiös mechanische Prozesse beschrieben (vgl. ATW, Kap. 24, 190f., 26), doch das Interesse des Erzählers geht über die Faszination an deren Ablauf hinaus und richtet sich auf die Effizienz der Fortbewegung. Eine neue Form des Erzählens bricht sich hier Bahn, ein Erzählen, das eher ein Berechnen ist. In aller Radikalität realisiert findet sich diese Art zu erzählen in den von mathematischen Berechnungen geprägten *Von der Erde zum Mond* (*De la terre à la lune*, 1865) und *Die Reise um den Mond* (*Autour de la lune*, 1870), in dem das Erzählen teilweise auf das Einsetzen in eine Formel reduziert ist (vgl. RUM 2003, 51). Doch auch die Narration in den *80 Tagen um die Welt* gehorcht mathematischen Prinzipien, sie lotet zunächst den Möglichkeitsrahmen von Ereignissen aus:

Mit seinen 12 Meilen pro Stunde würde das Schiff nicht mehr als 21 Tage für die Überquerung des Pazifiks benötigen. Phileas Fogg hatte folglich allen Grund zu der Hoffnung, dass er am 2. Dezember in San Francisco, am 11. in New York und am 20. in London eintreffen würde – also sogar mit ein paar Stunden Vorsprung auf das schicksalhafte Datum des 21. Dezember. (ATW, Kap. 24, 191)

Der Erzähler antizipiert hiermit das wahrscheinlichste Ergebnis, das bei kontinuierlicher Bewegung, also bei einem verlust- und unfallfreien Funktionieren der Maschine zustande kommt. Fogg wiederum ist ausdauernd damit beschäftigt, seine Reisegeschwindigkeit zu notieren, den zurückgelegten Weg zur verbrauchten Zeit in Beziehung zu setzen: »Insgesamt bisher benötigte Zeit: 158 ½ Stunden, also 6 ½ Tage« (ATW, Kap. 7, 45).

Foggs Eintrag ist dabei von ökonomischen Interessen geleitet. Denn es ist von größter Wichtigkeit, stets vor Augen zu haben, wie effektiv das von ihm investierte Kapital arbeitet, ob es ihn schnell genug zu seinem Ziel bringt. Er ist dabei in bester Gesellschaft. In der Nachfolge von Lazare Carnot bemühen sich einige in Ingenieurwissenschaften ausgebildete Ökonomen, die Effektivität von Produktionsprozessen berechnen zu können. An der Grenzlinie von Physik und Ökonomie entsteht das Konzept »Arbeit«, das, gleich einer »mechanischen Währung« (Vatin 1993, 60),

die aufgewendete ins Verhältnis zur resultierenden Kraft setzt und damit die Effizienz des Transformationsprozesses berechenbar macht (vgl. Vatin 1993; Rabinbach 1990).

Um zu wissen, ob er die Investition steigern muss, gilt es für Fogg den Zustand geringster Entropie zu kennen. Diese Normalverteilung ist selbstverständlich durch die Daten des *Bradshaw* vorgegeben, der so den Rahmen für jegliche Erzählung vorgibt, aber keineswegs alle möglichen Erzählungen enthält (☞ 60, 75). Eine der thermodynamischen Moderne angemessene Form des Erzählens nimmt vielmehr die Spannung zwischen dem 1. und dem 2. Prinzip der Thermodynamik, zwischen Erhaltung und Dissipation von Energie, in den Blick und setzt genau dann an, wenn die Entropie gesteigert wird.

Der Idealfall einer Route gibt sozusagen auch die Nullstufe des Erzählens vor, den Kreislauf. So ist auch die Makrostruktur der Erzählung als Kreislauf – einmal rund um die nördliche Erdhalbkugel – angelegt (vgl. Martin 1985, 142–144). Doch bei genauerer Betrachtung lässt sich feststellen, dass es sich eher um ein multistrukturelles System verschiedener Kreisläufe handelt, die ein prekäres Gleichgewicht bilden. Der 80-tägige große Kreislauf um die Erde findet seine Entsprechung in dem Kreislauf, den Fogs Alltagsroutine um jeden Tag zieht. Nicht zufällig erscheint Fogg weniger als Mensch denn als Uhrwerk (vgl. ATW, Kap. 1, 8).

Es ist so wohl nicht vermessen zu behaupten, dass der Roman die Welt und deren Funktionseinheiten, darunter die Menschen, als funktionierenden Kreislauf abbildet. Welt, Mensch, Roman gehorchen einem gemeinsamen maschinellen Apriori. Diese Maschine konkretisiert sich auf zwei Ebenen, einem Kreislauf der Körper und einem Kreislauf der Zeichen. Um Körper um die Welt zu transportieren, kommen die verschiedensten Maschinen zum Einsatz. Neben den das Buch weitgehend beherrschenden thermodynamischen Maschinen, der Eisenbahn und dem Dampfschiff (☞ 26), kommen immer wieder klassische Maschinen wie der Schlitten (☞ 75) oder sogar animalische Maschinen wie der Elefant (☞ 18) zum Einsatz. Einige davon, wie die *General Grant*, stellen hybride Konstruktionen dar. Wie die meisten Dampfschiffe noch zu Vernes Zeiten ist diese noch für einen traditionellen Fortbewegungsmodus mit Takelagen und Segeln ausgerüstet.

Auf diese Weise markiert der Roman zunächst seine historische Position, die am Umbruch zwischen klassischer, mechanischer Maschine der Kraftumleitung und moderner, thermodynamischer Maschine der Energieumwandlung angesiedelt ist; und mehr noch inszeniert er die Paradoxie der thermodynamischen Welt und die Ängste, die sich mit dieser neuen dynamischen Welt verbinden.

Klassische lassen sich von thermodynamischen Maschinen im Wesentlichen durch zwei Charakteristika unterscheiden (zum Folgenden vgl. Serres 1977b, 42–63). Während jene lediglich die Vektoren der Kräfte umleiten, wandeln diese Energie (von einer Form in die andere) um. Während klassische Maschinen eine stabile Ordnung einer konstant bleibenden Substanz repräsentieren, sind die Ordnungen thermodynamischer Systeme stets metastabil (vgl. Serres 1975a, 114;

Simondon 1995/1964), prekäre Gleichgewichte, die durch die geringste Änderung gestört werden können. Thermodynamische Maschinen tragen also zum anderen einen Zeitpfeil in sich (vgl. Prigogine/Stengers 1986/1979, 179–193), während klassische Maschinen idealerweise der Zeit enthoben sind und immer wieder dieselben Bewegungen vollziehen.

Während die thermodynamischen Maschinen in *In 80 Tagen um die Welt* ständig von Unfällen bedroht sind, erfüllen die klassischen und animalischen Maschinen negentropische Funktion, indem sie die unterbrochenen thermodynamischen Systeme ersetzen und so den Lauf um die Erde aufrecht erhalten. In diesem Sinne sind Vernes Kreisläufe immer schon Geraden (vgl. Macherey 2006/1966, 195–199). Ein zweiter Blick allerdings macht deutlich, dass beide bzw. alle Fortbewegungsarten zusammen eine Carnot'sche Maschine ergeben. Der Erzähler geht nämlich keineswegs davon aus, dass die Takelage der *General Grant* eine Rückversicherung für den Ausfall der thermodynamischen Maschine darstellt. Gerade durch die Kombination beider Geschwindigkeiten erzielt die Maschine die nötige Beschleunigung (vgl. ATW, Kap. 24, 190f.) und gehorcht so der thermodynamischen Logik des Exzesses. Auch der Schlitten bringt eine Steigerung der Fortbewegungsleistung mit sich. Man kann also die heiße Maschine Eisenbahn und die kalte Maschine Schlitten, Dampf und Eis geradezu als die dem Prinzip von Carnots Maschine grundlegende Differenz sehen (vgl. Serres 1977b, 42–63), durch die Bewegung erst erzeugt wird. Die Welt als ganze wird so zu einer einzigen thermodynamischen Maschine, die Fogg & Co. stetig beschleunigt.

Auch der Roman selbst funktioniert nach dem Prinzip einer thermodynamischen Maschine, in der aber die Beschleunigung immer bezogen bleibt auf die möglichen Verluste. Nicht nur die Maschinen haben manchmal Schwierigkeiten, die Energie in Fortbewegungskraft umzuwandeln (☞ 26), Verlust an Energie droht insbesondere am Übergang zwischen den verschiedenen Phasen des Systems. Die Protagonisten sind so ständig damit beschäftigt, den Transport lückenlos, ohne Verlust an Energie zu vollziehen. »Chicago liegt 900 Meilen von New York entfernt. An Zügen herrschte in Chicago wirklich kein Mangel. Im Nu waren Mr. Fogg und seine Reisegefährten umgestiegen.« (ATW, Kap. 31, 262)

Bei diesem Bestreben, die Welt »restlos« (Krajewski 2006) aufzuteilen, steht offensichtlich mehr auf dem Spiel als nur der Verlust einer Wette. Es geht um die phantasmatische Angst der Jahrhundertwende vor dem Verlust an Energie, der letztendlich den Verlust des Lebens bedeutet. Hinter Fogs Wette, dem Traum von der restlosen Erschließung der Welt, eröffnet sich die Perspektive auf den Wärmetod des Universums. Die Umwandlungsprozesse zwischen Hitze und Bewegung bergen die Gefahr, sich selbst zu eliminieren und wie »Stahlstadt« in *Die 500 Millionen der Begum* (*Les Cinq Cents Millions de la Béguin*) in einer gewaltigen Apokalypse unterzugehen (vgl. FMB 2010).

Die Kreisläufe der ersten Ebene sind also immer davon bedroht, Energie zu verlieren und sich damit einem Zustand größerer Entropie anzunähern. Zum

Glück existiert ein zweiter Kreislauf, in dem die Energie beständig zirkuliert. Es ist dies ein Kreislauf aus Zeichen. Manifestester Ausdruck dieses unerschöpflichen Kreislaufes, der die Welt ohne Verlust zu umfassen vermag, ist der *Bradshaw* (☞ 5). Keine moderne Maschine ohne Programm, das die maschinellen Prozesse regelt. Der thermodynamische Kreislauf funktioniert nur, wenn er richtig organisiert ist.

Bedingungslos funktioniert das telegraphische Netz (☞ 10), neben der Eisenbahn der Hauptprotagonist der Globalisierung, das die Welt augenblicklich, praktisch ohne Verlust an Energie, zu einer einzigen zusammenfügt (vgl. Mattelart 1997, 183–251; Flichy 1997). In der Reihenfolge der Erzählung ist das Telegramm, das Fix aus Suez absendet, sogar schon lange, bevor er es absendet, angekommen (vgl. ATW, Kap. 5, 33, Kap. 8, 51). Die realen Koordinaten von Netzwerken interessieren Verne wenig (☞ 32), ihm geht es um Kreisläufe, um das Fließen von Zeichen. Das telegraphische Netz hat Teil an Vernes Utopie der Elektrizität, dem Traum von einem unbegrenzten Reservoir an Energie (vgl. Serres 1974b, 276), von einer Energie sozusagen in reiner Form, die nicht verloren werden kann, einem Traum, den Verne in den späteren Romanen, wie *Robur der Eroberer* (*Robur-le-Conquérant*, RE 2010) oder *Das Karpatenschloss* (*Le château des Carpathes*, DK 1997), zu einer Phantasie von der Macht über Zeit und Raum ausarbeiten wird.

Beide Kreisläufe an Zeichen unterstreichen dabei, dass die Vorstellung von Zeichen im Übergang von der klassischen zur thermodynamischen Maschine einem fundamentalen Wandel unterworfen ist (vgl. Serres 1977b, 42–63). Während in klassischen Maschinen Körper und Repräsentationen streng voneinander getrennt sind, stellen sie in thermodynamischen nur zwei verschiedene Ausdrucksformen der energetischen Transformationsprozesse dar (vgl. Serres 1974a, 43–72). Die repräsentative Funktion der Zeichen wird sekundär zu ihrer operationellen. Sie stellen nicht Prozesse dar, sondern steuern diese, sind als Programme Teil des maschinellen Funktionsprozesses. Thermodynamische Maschinen sind damit immer schon auch kybernetische Maschinen. Zwei Besonderheiten der Watt'schen Dampfmaschine demonstrieren dies nachdrücklich.

Mithilfe einer komplexen Vorrichtung, dessen Kernstück der sogenannte *Exenter* bildete, regulierte die Maschine ihre Ventilvorrichtungen selbst. Man könnte in diesem Sinne von der Implementierung eines binären Codes zur Steuerung der Maschine sprechen. Die maschinellen Prozesse steuern sich nicht nur selbst, sondern sie zeichnen sich mithilfe eines Federindikators und einer daran befestigten Schreibvorrichtung auch selbst auf (vgl. Matschoss 1901, 81). Die Arbeitsleistung der Maschine wird dabei zu einem anschaulichen Diagramm (vgl. Clapeyron 1834, zit. n. Harman 1982, 50). Es ist offensichtlich der visuellen Evidenz dieser Diagramme geschuldet, dass, wenn nicht schon Carnot, sicherlich aber Clapeyron – und nach ihm Clausius und Maxwell – den energetischen Prozess der Dampfmaschine als geschlossenen Kreislauf beschreiben. Die Idee von der Erhaltung der Energie verdankt sich im Wesentlichen der Selbstaufzeichnungstechnik der Maschine.

Körper und Zeichen selbst sind nur Ausdrucksformen der Energie. Die Energie aber entzieht sich der Darstellung, sie muss als Gewinn- und Verlustbilanz berechnet werden. Der Kreislauf, der den verlustträchtigen Materie- und den vollkommenen Zeichenkreislauf miteinander in Beziehung zu setzen vermag und so die Ausdrucksform für den maschinellen Kreislauf darstellt, ist deshalb folgerichtig der ökonomische.

Was die thermodynamische Maschine am Laufen hält, ist das Geld, welches die verlorenen Energiequanten beständig restituiert. Immer wieder, wenn die Reise unterbrochen ist, muss Phileas Fogg die verlorene Energie in Form von Geld reinvestieren. Es mag dann auch nicht verwundern, wenn insbesondere dieser Kreislauf exemplarisch geschlossen wird. Ökonomisch gesehen ist die Reise um die Welt ein Nullsummenspiel; der an Geld erwirtschaftete Überschuss wird von Fogg an Passepartout und Fix verschenkt (vgl. ATW, Kap. 37, 298). Als alle Kreisläufe geschlossen sind, endet auch der Roman, damit selbst ein Produkt der kybernetischen Vernunft.

Geld bekommt so den Status eines Zeichens, das in der Lage ist, jegliche in Prozessen der Reibung verlustig gegangene Energie ersetzen zu können (vgl. Serres 1974b, 118), einer Form von Energie, die nicht aus der Transmission verbrauchter Energie, sondern aus dem Versprechen zukünftiger Energie generiert wird und somit ein neues Verständnis vom Fiktiven instituiert (vgl. Vogl 2010, 53–82).

Diesen entscheidenden Überschuss, eines Gewinns an Energie, die einfach emergiert, trägt der Roman auf seiner Geschichtebene ein weiteres Mal ein: Mrs. Aouda (☞ 30).

Der ökonomische Kreislauf bietet somit gegenüber dem thermodynamischen einerseits ein Korrektiv: Während die thermodynamischen Kreisläufe beständig durch Energieverluste, die exzessive Verschwendung von Energie bedroht sind, implementiert er die Logik des Exzesses; doch dies lediglich, indem er seinen Kreislauf andererseits nur dadurch aufrechterhalten kann, dass er von vornherein den Kreislauf als geschlossen projiziert. Das Geld ist nur dann nicht verloren, wenn die Wette gewonnen wird: Es ist also immer schon im Gleichgewicht und immer schon verloren.

Diese Ambivalenz kennzeichnet auch einen weiteren Kreislauf, den der Lektüre. Eine homologe paradoxe Stellung hat nämlich die Erzählinstanz des Romans inne, die einerseits eine negentropische Funktion (vgl. Foucault 1994/1966, 512) erfüllt, indem sie jenseits der von Kontingenzen und Energieverlusten heimgesuchten Welt eine feste Ordnung des Wissens – wie in der Bibliothek Nemos (vgl. ZMM 2006, 126–136; vgl. Martin 1985, 160) – garantiert, andererseits aber gerät diese Ordnung allein durch die Praxis der potentiell unendlichen Aufzählung in die Gefahr, sich selbst zu zerstören (vgl. Unwin 2005; Harris 2000). Schreiben wird zu einem energetischen Verfahren, zu einem »Äquivalent der Wärme« (Serres 1975a, 324), das nicht mehr Wirklichkeit darstellt, sondern energetische Kreisläufe entwirft.

Der Roman des 19. Jahrhunderts partizipiert damit exemplarisch an einem in der kapitalistischen Produktion des Mehrwerts und thermodynamischen Maschinen begründeten Kreislauf des Wissens, der vom universitären über den populärwissenschaftlichen zum jugendpädagogischen Diskurs (vgl. Compère 1991) und von dort wieder zurück führt und damit seine Reproduktion ermöglicht, den er andererseits immer wieder durch Exzesse der Verausgabung unterbricht (vgl. Parisi/Terranova 2000). Diese Spannung zwischen Zirkulation und deren Unterbrechung nennt die Moderne Fiktion.

46. Warum Phileas Fogg keine Karten braucht. Zu Hermann Berghaus' *Chart of the World on Mercators Projection* (1871/2)

STEFFEN SIEGEL UND PETRA WEIGEL

1872 erscheint in Justus Perthes' renommierter Geographischer Anstalt in Gotha in sechster Auflage eine Weltkarte, die wie kaum eine andere ihrer Zeit als kartographischer Kommentar und Visualisierung zu Phileas Fogs achtzig tägiger Reise um Welt gelesen und betrachtet werden kann. Hermann Berghaus' *Chart of the World* avanciert seit ihrer ersten Auflage 1863 innerhalb eines knappen Jahrzehnts zu einem Bestseller mit durchschnittlich alle zwei Jahre aktualisierten Auflagen und 4.000 Exemplaren pro Edition und wird dies bis zu ihrer 16. Auflage 1924 auch bleiben (vgl. Haack 1925; Siegel/Weigel i.V.). Hermann Berghaus – ein Neffe des mit seinem *Physikalischen Atlas* als Kartenkommentar zu Humboldts *Kosmos* weit bekannter und berühmter gewordenen Heinrich Berghaus – stellt sich mit seiner Weltkarte in die bis in die Antike zurückreichende Tradition jener Karten, die die Totalität der Welt auf einem einzigen Blatt zusammendrängen, und greift mit Gerhard Mercators Projektion der wachsenden Breitengrade auf ein Kartennetzmodell zurück, das Ende des 16. Jahrhunderts den Wendepunkt hin zur modernen Kartographie markiert. Weltkarten in Mercatorprojektion, auch wenn ihr Urbild 1569 sie »ad usum navigantium« ausweist, sind aufgrund ihrer Dimension und ihres kleinen Maßstabes kaum für reale Navigationen auf See bestimmt. Sie funktionieren nach einer anderen visuellen Logik, die auf die repräsentative Darstellung und intellektuelle Anschauung des Weltganzen zielt. Weltkarten in Mercatorprojektion werden deshalb zum bevorzugten Eingangsbild von Atlanten und damit jener Kartensynthesen, die in ihrer Namengebung ebenso als eine Schöpfung Gerhard Mercators gelten und in der sie als repräsentatives Titelblatt eine visuelle Summe der Welt vorführen, die nachfolgend in den Einzelkarten des Atlas entfaltet wird.

Die im 19. Jahrhundert schon lange nicht mehr innovative Bildformel Mercators, die Kartenwerke auch noch des Perthes Verlages wie *Stielers Handatlas* einleitet, formt Hermann Berghaus in den frühen 1860er Jahren zu einem großformatigen Einzelbild der Welt um, das eine nahezu auratische Anmutung besitzt. 1861 in *Petermanns Geographischen Mitteilungen*, dem publizistischen Flaggschiff des Perthes Verlages (☞ 38, 40), als *Chart of the World on Mercators Projection* angekündigt und 1863 erstmals publiziert, verknüpft die aus acht Kartenblättern zusammengesetzte und ein Format von 145 × 88 cm umfassende Einzelkarte in völlig neuer Form drei schon ältere bekannte und im Perthes Verlag weiterentwickelte Kartenformen: Die auf Mercator zurückgehende Welt- bzw. Seekarte und die großdimensionierte, aus dem militärkartographischen Bereich kommende und von Emil von

Sydow konzipierte Wandkarte gehen mit der von Humboldt und Heinrich Berghaus maßgeblich entwickelten thematischen Karte eine innovative Symbiose ein, denn als »Hauptzweck« seiner Karte definiert Berghaus die *Uebersicht der regelmässigen Dampfschiffahrts-Linien und Ueberland-Routen, der grossen Land- und Untersee-Telegraphen, sowie der wichtigeren Segelschiffs-Course, der Meeres-Strömungen nach Richtung und Schnelligkeit und neuerer Seetiefen-Messungen*.

Berghaus' Karte visualisiert erstmals das Phänomen globaler, weltweiter Vernetzung aus der Perspektive der sich im Moment der Kartenentstehung erst entwickelnden und ereignenden neuen Verkehrs- und Kommunikationsformen des 19. Jahrhunderts. In Fernsicht betrachtet legen sich in Berghaus' *Chart* übergangslos über Ländergrenzen, Kontinente und Meere Eisenbahn-, Telegraphen-, Dampf- und Segelschiffahrtlinien, so dass die Karte dominiert wird von einem Geflecht sich überkreuzender und überlappender Linienbündel, hinter die die Topographie des Erdkörpers zurücktritt und bei der die Einzelheiten der Verkehrs- und Kommunikationsmedien eingeebnet werden. In Nahperspektive hingegen differenzieren sich die Linienbündel durch ihre Verknotungen, die Zusammenballungen und weißen Flecken, die mithin also die Zentren und Peripherien des globalen Austausches sichtbar machen.

Den enormen publizistischen und ökonomischen Erfolg von Berghaus' *Chart of the World* spiegeln die zeitgenössischen Urteile über die Karte wider, unter denen der Kartenkommentar Emil von Sydows wegen seiner präzisen Zeitdiagnostik herausragt. Berghaus' Kartenschöpfung mit staunender Emphase betrachtend, vergewärtigt Sydow das Bild des Globus als eines lebendigen, von »Kulturadern durchzuckten« Organismus. Indem Sydows »Blick den Lauf der dampfenden Wasserstrassen zur Verschürzung in einzelnen [...] Verkehrsmittelpunkten [folgt] und mit Bewunderung jene elektrischen Bahnen [überfliegt], auf denen der Gedanke von einem Ende der Erde zum anderen eilt« (Sydow 1863, 482), wird Berghaus' *Chart* zum Signum einer Zeit, die im Werden und Wandel, in Verwandlung (vgl. Osterhammel 2009) begriffen ist.

Diesen Wandel wird Berghaus in immer wieder aktualisierten Auflagen und Revisionen seiner Karte in größter kartographischer Akribie und umfassender Kenntnis des »massenhaften Beobachtungsmaterials« (Wagner 1891, II) der weltweiten verkehrs- und kommunikationstechnischen Fortschritte und Neuerungen ins Bild setzen. Legt man die bis zu Berghaus' Tod 1890 erschienenen elf Editionen nebeneinander, ergeben sie eine der eindrucksvollsten Visualisierungssequenzen von Globalisierungsprozessen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (vgl. Osterhammel/Petersson 2012, 25f.). Ein Jahr vor dem Erscheinen von Jules Vernes Roman erfährt diese Sequenz ihre markanteste und im Sinne ihres »Endzwecks« konsequenteste Verschiebung. Hatte Sydow schon in seinem Kommentar zur ersten Auflage 1863 vom »Ocean [als] nicht mehr vor uns als Völker scheidendes Element, sondern als bunt belebte Weltbrücke gegenseitigen Verkehrs, als Träger der Civilisation von einer Zone in die andere« gesprochen (Sydow 1863, 482) und

Jules Vernes Geograph Paganel der weltmedialen Funktion der Meere in seiner *Hymne auf den Ozean* gehuldigt (KKG 1867–1868/1977, Teil 2, Kap. 3; 34), so holt Berghaus Sydows Pathos und Vernes Hymnus in der sechsten Auflage seiner *Chart* kartographisch ein. In das Zentrum der Karte rückt er den amerikanischen Doppelkontinent, so dass seine Karte erstmals den sich maßgeblich auf dem Meeren ereignenden Weltverkehr in seiner Totalität und Geschlossenheit zeigt.

Binnen eines Jahrzehnts wird die als englischsprachige Kontorkarte weltweit vertriebene *Chart of the World* sowohl zur Planungsgrundlage globalen Verkehrs und globaler Kommunikation in den Handelskontoren, Marineministerien und Konsulaten der Welt als auch zur Bildformel eines Bewusstseins für neues globales Handeln und Reisen. Indem Berghaus auf das Gestaltungsmittel der Mercatorprojektion zurückgreift, die die für den Weltverkehr und das Reisen der damaligen Zeit »in besonderen Betracht kommenden Erdräume nicht zertrennt« (Berghaus 1868, 1), evoziert seine Karte die Vorstellung einer sich entgrenzenden Globalität, einer kleiner werdenden, sich beschleunigenden Welt, die auch Weltumrundungen in immer kürzeren Zeitspannen ermöglicht. Schon im Kommentar zur fünften Auflage verweist Berghaus selbst auf diese in den zeitgenössischen Diskursen ventilierte Form des Weltverkehrs, der er ein prägnantes kartographisches Vorstellungsbild an die Hand geben wolle. Berghaus' *Chart of the World* versteht sich in ihrer exzeptionellen Gestalt als »Erdreisekarte«, als »Reisekarte im weitesten Sinne« (Berghaus 1868, 1; 1876, 1) und bestimmt damit eine Möglichkeit, die 1870 in der Weltumrundung George Francis Trains (64) Realität wird und 1873 in Phileas Fogs Reise ihre bis heute attraktivste literarische Fiktion findet.

Umso bemerkenswerter ist es, dass Jules Verne seinem Erdumrunder und Passagier Phileas Fogg, der von einer Wette getrieben die schrumpfende Welt (ATW, Kap. 3, 21) im Takt der Kurslinien und Anschlussstationen durchmisst, keine Karte, sondern lediglich ein Kursbuch an die Hand gibt. Anders als Samuel Ferguson, dem sich in *Fünf Wochen im Ballon* von seiner Vogelperspektive aus »die Karte von Afrika im großen Atlas der Welt« entrollt (FWB 1876, Kap. 3, 23) und dessen Reiseabenteuer Verne eine Karte beigibt, die im Endresultat die sich allmählich von West nach Ost verfertigende Route dokumentiert, erschließt sich Phileas Fogg die Welt nicht als Karte, sondern als Ansammlung aneinandergereihter Punkte, die er möglichst schnell erreichen und wieder hinter sich lassen muss, um ans Ziel zu kommen. Nicht nur im Gebrauch und Nichtgebrauch von Kursbüchern (5) und Ballons (12), sondern auch von Karten zeigt sich damit eine in beiden Romanen angelegte grundsätzliche Differenz. Ferguson ist Entdeckungsreisender, Sammler eines empirisch erfahrenen geographischen Wissens, das in Gestalt einer Karte dem Leser des Romans abschließend vor Augen gestellt wird. Fogg hingegen ist, dem heutigen Nutzer von GPS-gestützten Navigationstools vergleichbar, ein Durchquerer von Räumen und Welten, die auf ein Netzwerk von Linien und Punkten reduziert sind, deren topographisch-geographische Indexierung zwar durchgehend vorgenommen, die doch aber nie in einem ganzheitlichen kartogra-

phischen Blick und auch nicht in einer nachgängigen Dokumentation und Kartierung der Reise zusammengeführt werden. Ergebnis und Gewinn des Reisens von Fogg ist nicht kartiertes Wissen, sondern die Erfahrung von und das spielerische, letztlich im Gewinn der Wette gipfelnde Vergnügen an Geschwindigkeit, Beschleunigung und Konnektivität, deren Folie, wenn es nur dem Vorwärtskommen und dem Erfolg dient, beliebige Topographien sein können.

Ohne Karte kommt jedoch auch Fogg nicht aus, denn gleich zu Beginn des Romans wird sein Weltkartenwissen gerühmt und darüber spekuliert, ob es Ergebnis empirischer Erfahrung oder geistiger Aneignung ist (vgl. ATW, Kap. 1, 7f.). In Foggs Gehirn scheint nahezu die Geographie der Welt eingeschrieben zu sein, über die sich das durch das Kursbuch vorgegebene Weltnetzwerk der Knoten und Verbindungen lagert. Fogg und Berghaus' *Chart of the World* funktionieren letztlich nach dem gleichen Prinzip einer sich in Kulturadern vernetzenden Welt, deren Topographie weitgehend entschleiern und dem Reisenden kein Hindernis mehr bietet. Aber nicht nur deshalb bedürfen Fogg und mithin Vernes Roman einer *Chart of the World* nicht. In ihrem Angebot der Möglichkeiten verschiedener Verbindungen unterläuft sie die konnektive Effizienz eines nur Anschlusspunkte definierenden Kursbuches. Mit ihren in die Topographien ein- und vorgeschriebenen Kurslinien hätte sie Fogg um die unerwarteten Lücken der Konnektivität, damit ihn und die Leser um die Unwägbarkeiten und Abenteuer des Reisens und den Roman letztlich um seinen entscheidenden Plot gebracht. Denn Berghaus' *Chart of the World* verzeichnet akribisch die auf den 180. Längengrad definierte Datumsgrenze (☞ 49).

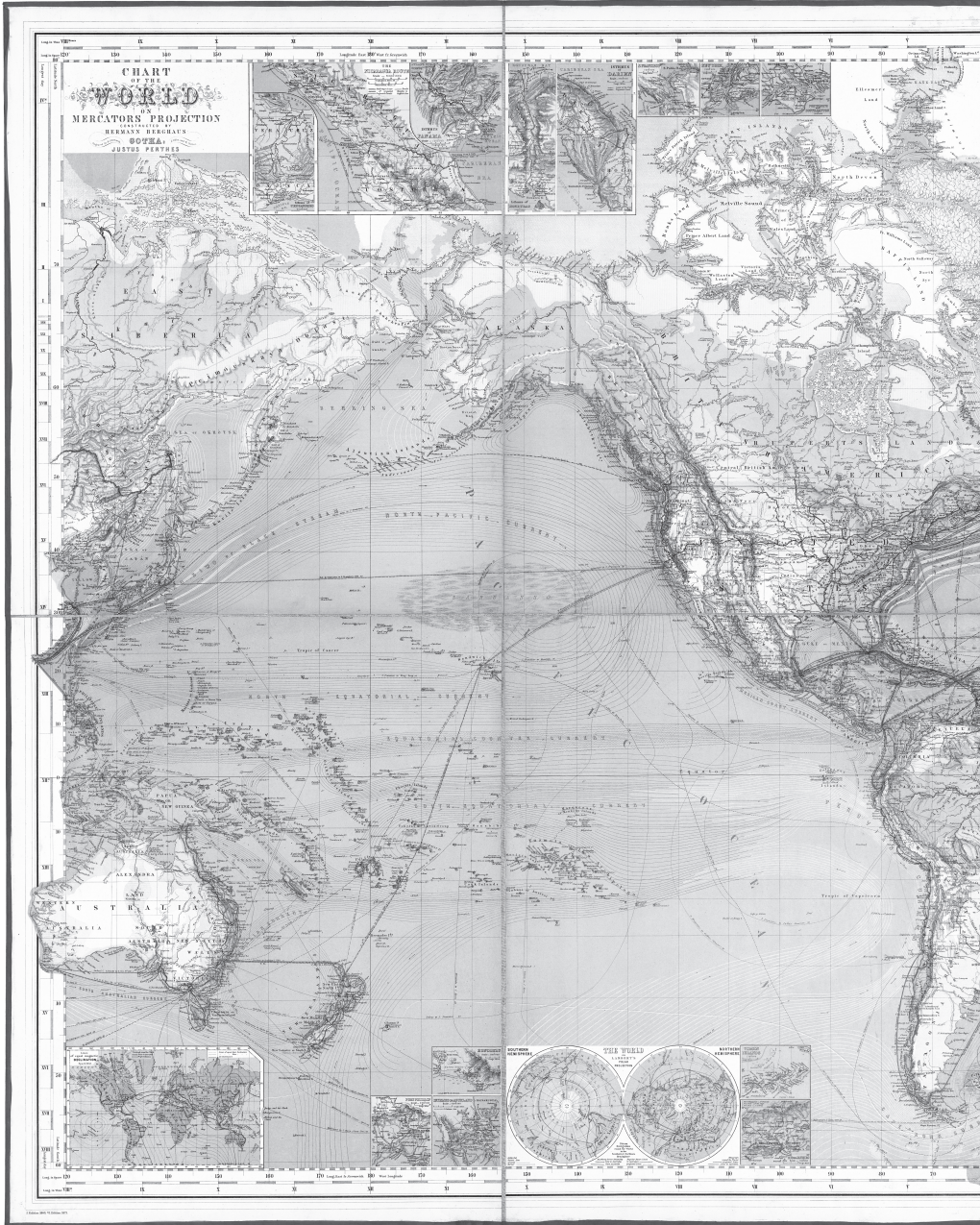
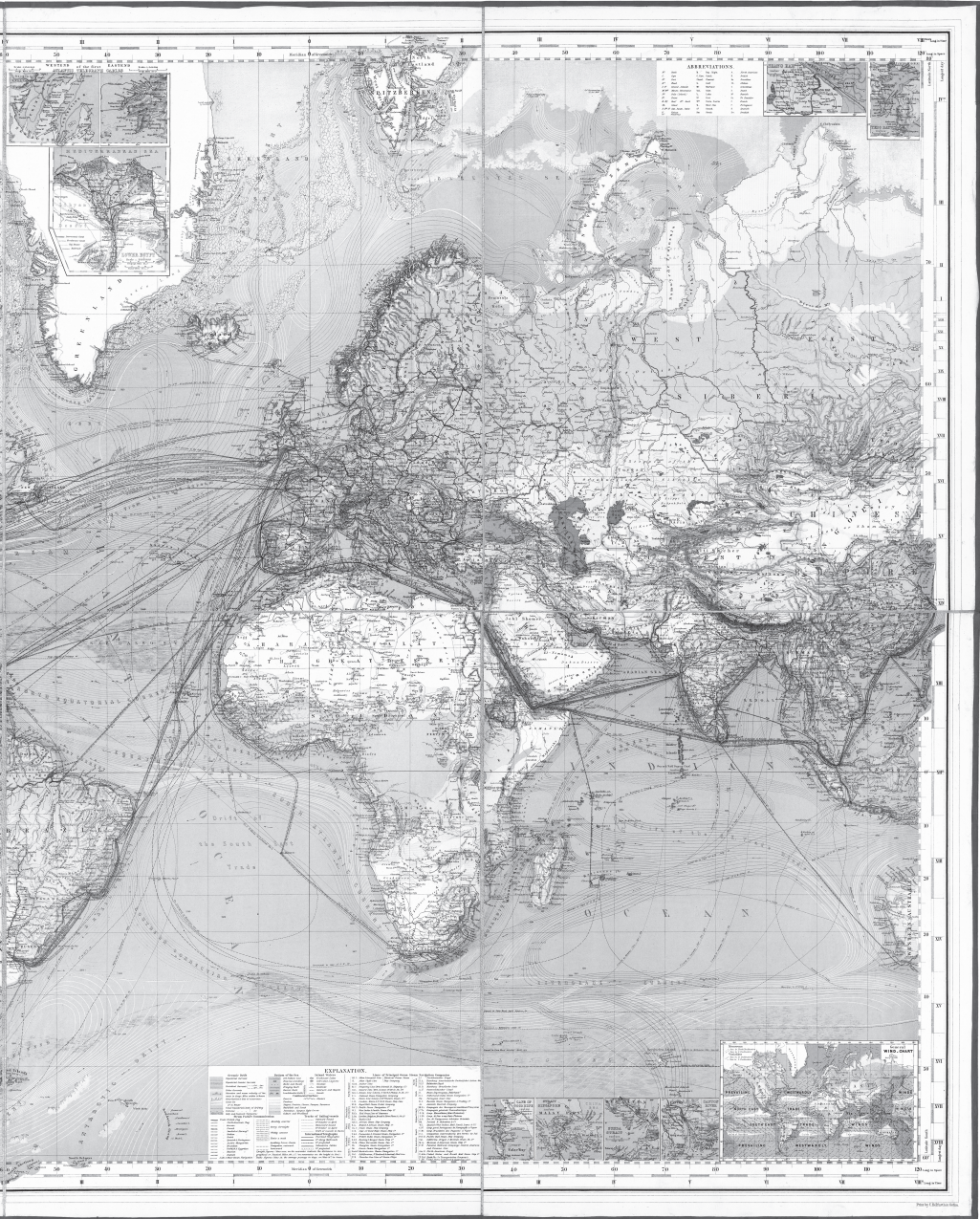


Abb. 1: Hermann Berghaus' *Chart of the World on Mercators Projection* (6. Auflage, 1871/1872); vgl. auch die Umschlagabbildung dieses Buchs sowie des zugehörigen Spiels.



47. Das Britische Empire

ULRIKE LINDNER

Geo-/Kapitelindex: Auf dem Pazifik (Kap. 24)

Die Reise des Phileas Fogg ist auch eine Geschichte des Britischen Empires während der letzten Dekaden des 19. Jahrhunderts. Ohne die weltweite ökonomische und strategische Dominanz sowie die Infrastruktur des Empires wären große Teile der Reise so nicht möglich gewesen. Großbritannien verfügte damals über das größte und mächtigste Kolonialimperium der Welt, das seit den 1830er Jahren ausgebaut worden war. Die britische Navy, die dieses Imperium absicherte, war allen anderen Flotten noch weit überlegen (vgl. Darwin 2009, 73). Erst um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurde das Britische Empire von anderen Mächten militärisch, wirtschaftlich und strategisch stärker in Frage gestellt. Phileas Fogg verkörpert mit seiner unaufgeregten Haltung diese selbstverständliche Überlegenheit in besonderer Weise. Das übermächtige Britische Empire wurde in der französischen Heimat Jules Vernes nach der Niederlage gegen Deutschland im Jahr 1870/71 mit Neid und Bewunderung betrachtet. Verne selbst war bei einem Besuch Londons im Jahr 1872, während er gerade seinen Roman niederschrieb, von der Kapitale des Britischen Empires begeistert. Insofern erscheint es folgerichtig, dass er die ›moderne‹ Reise Fogs im britischen Kontext spielen lässt.

Das Empire vernetzte sich durch die technische und wirtschaftliche Globalisierung, die damals rasch voranschritt (vgl. Osterhammel/Petersson 2012, 26), immer mehr. Telegraphenleitungen begannen die einzelnen Kolonien zu verbinden (☞ 10). Dampfschiffe waren mittlerweile – nach anfänglichen Experimenten mit dampfbetriebenen Holzschiffen und vom Salz verkrusteten Dampfkesseln – zu verlässlichen Transportmitteln geworden, die die einzelnen Kolonien des Empires schnell verbanden (☞ 60). Sie benötigten wiederum eine ausgeklügelte Infrastruktur mit Kohledepots, um ihre Reisen rasch fortsetzen zu können. Auch Jules Verne beschreibt, wie die Dampfer stets Kohle aufnehmen müssen und die Gesellschaften dafür teure Depots entlang ihrer Reiserouten unterhalten (vgl. ATW, Kap. 9, 56; Kap. 17, 125).

Schon die Stadt Aden, die Fogg zu Beginn seiner Reise nach der Durchfahrt durch den Suezkanal ansteuert, war ein Teil des Britischen Empires: Die britische Armee hatte sie bereits 1839 von den Portugiesen erobert, um sie als Hafenzentrum für die Passagen nach Indien zu nützen, bei denen damals noch Afrika umrundet werden musste. Durch den 1869 vollendeten Bau des Suezkanals, der erst Fogs schnelle Reise ermöglichte, verstärkte sich die Bedeutung des Hafens noch, der offiziell der Kolonialregierung in Indien unterstand. Mit ihren Kohlela-

gern, unter anderem auch am Steamer Point, an dem Foggs Dampfer Halt macht, den wehrhaften Befestigungsanlagen der Briten, der höchst internationalen Bevölkerung und der Bedeutung als Handelsumschlagplatz stellte die Hafenstadt eine typische britische strategische Besetzung dar (ATW, Kap. 9, 56/58).

Die Reisezeiten zwischen den Kolonien und London hatten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dramatisch verkürzt, so brauchten die Schiffe von England nach Kapstadt in den 1850er Jahren noch 42 Tage, in den 1880er Jahren lediglich 20 Tage (vgl. Kubicek 1999, 254). Die rasche Passage nach Indien über Suez und Aden, die Phileas Fogg am Anfang seiner Reise nutzte, war genau den wachsenden Ansprüchen des Empires nach Mobilität geschuldet. Die *Mongolia* wird von einer englischen Schiffsgesellschaft betrieben und fährt vom Mittelmeer nach Bombay. Sie ist nach den neuesten technischen Standards ausgerichtet, die eine solche Beschleunigung ermöglichen, also ein Schraubendampfer mit metallernem Schiffskörper und 500 PS (ATW, Kap. 6, 36). Das nächste Schiff, die *Rangoon*, ist ebenfalls ein moderner Dampfer. Allerdings hat sie laut Verne einen Konstruktionsfehler, der ihr die schnelle Fahrt auf hoher See erschwert. Hier verweist Verne sehr gerne auf die überlegene Technik bestimmter französischer Frachtschiffe (ATW, Kap. 17, 129).

Wie Jules Verne beschreibt, rekrutierten sich die Passagiere der *Mongolia* vor allem aus der Gruppe der Administratoren und Militärs des Britischen Empires, die sich wegen ihrer guten Bezahlung nicht nur schnelle Schiffe, sondern auch Schiffe mit erheblichem Komfort und guter Bewirtung leisten konnten (ATW, Kap. 9, 52f.). Foggs Whistpartner (☞ 67) auf der *Mongolia* lesen sich wie ein Patchwork der kolonialen britischen Welt: ein Steuereinnnehmer aus Goa, Reverend Smith aus Bombay und ein Brigadegeneral der britischen Armee auf Rückreise nach Benares, Sir Francis Cromarty (ATW, Kap. 9, 54). Die zusammengewürfelten Gruppen von kolonialen *expatriots*, oft auch verschiedenen Nationen angehörend, fanden sich auf den meisten Schiffen wieder, die Kolonien mit Mutterländern verbanden. Viele imperiale Karrieren verliefen über mannigfache Stationierungen und erforderten zahllose Reisen (vgl. Lambert/Lester 2006). Manche Karrieren begannen erst durch solche Schiffsbegegnungen, wenn z.B. ein hoher kolonialer Regierungsbeamter, der einen neuen Mitarbeiter brauchte, während der mehrtägigen Schiffspassage einen fähigen Kandidaten entdeckte. Die Schiffe schufen generell besondere, abgegrenzte Räume, auf denen sich die Angehörigen der kolonisierenden Nationen, seien es Administratoren, Militärs oder Händler, als europäische Gemeinschaft definieren konnten und gegenüber den Passagieren der anderen Klassen, oftmals Kontraktarbeiter oder arme Migranten, abgrenzen konnten (vgl. Lindner 2011, 160–165).

Die maritime Infrastruktur des Britischen Empires wurde ergänzt durch die seit Mitte des 19. Jahrhunderts ausgebauten Zugverbindungen, die meist von den Häfen ins Innere der Kolonien führten, um Rohstoffe abzutransportieren. Dies galt insbesondere für die neuen Kolonien in Afrika, wo in den nächsten Jahrzehnten

vor allem Stichstrecken geschaffen wurden, um die neuen kolonialen Hafenstädte mit Regionen der Agrar- und Minenproduktion zu verbinden. In Indien, das sich im viktorianischen Zeitalter zur »Jewel in the Crown« des Britischen Empires entwickelte, legte man dagegen wesentlich mehr Wert auf eine teilweise Einbeziehung der indischen Eliten als in anderen Kolonien. Die britische Regierung baute dort den berühmten *Indian Civil Service*, dem nach und nach auch Inder beitreten konnten, sowie eine höchst schlagkräftige Kolonialarmee auf (vgl. Darwin 2009, 181–188). Dementsprechend engagierte sich die Kolonialregierung stark für den Ausbau einer funktionierenden Infrastruktur und für eine bessere Vernetzung innerhalb des Landes. Dazu gehörte auch die beschriebene, nicht ganz vollendete Ost-West-Zugverbindung, die Phileas Fogg benutzt (vgl. ATW, Kap. 11, 67).

Die nächste Passage war ebenfalls mit den Anforderungen des Empires verbunden: Britische Schiffe verbanden Indien und die Häfen in China seit mehreren Jahrzehnten, um darüber den Opiumhandel abzuwickeln, der für die britische Kolonie eine höchst lukrative Einnahmequelle darstellte, mit deren Hilfe wiederum die in Europa begehrten chinesischen Güter gekauft werden konnten. Bereits die British East India Company hatte diesen Handel seit den 1820er Jahren forciert und insbesondere Opium aus der indischen Provinz Benghal nach China transportiert. China versuchte in den 1830er Jahren einzuschreiten und den Opiumhandel zu verbieten, da die durch den Handel und den Opiumkonsum erzeugten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Probleme das Kaiserreich stark bedrängten. Dieses Verbot duldete wiederum die britische Seite nicht: Während der zwei Opiumkriege (1839–42 und 1856–60, im zweiten Opiumkrieg engagierte sich auch Frankreich) eroberten die Briten zahlreiche chinesische Hafenstädte und zwangen China mit Waffengewalt, seine Häfen zu öffnen und den Opiumhandel zu erlauben. Seit dem ersten Opiumkrieg stand Hongkong in britischem Besitz, seitdem galt auch Shanghai (☞ 41) als offener, sog. *treaty port*, in dem westliche ›Ausländer‹ Bleiberecht besaßen und Geschäfte abwickeln konnten. Hongkong und Shanghai entwickelten sich zu internationalen Handelsplätzen und zu wichtigen Stützpunkten für die ostasiatischen Schiffsrouten (vgl. Osterhammel 1999, 146–151). Es ist kein Zufall, das Fix und Passepartout in Hongkong in einer ›Opiumhöhle‹ landen (☞ 39) und Fix Passepartout dort mit dem Opium in Tiefschlaf versetzt (vgl. ATW, Kap. 19, 148f.).

Auch in Folge dieser imperialen Entwicklung konnte Fogg die weitere Reise von Indien über Hongkong und Shanghai so rasch meistern. Die Schiffspassagen gehörten seit den Opiumkriegen und der ›Öffnung‹ des chinesischen Marktes zu den traditionellen Routen des Britischen Empires, die von zahlreichen Schiffsgesellschaften bedient wurden, um den Transport von Gütern, Kolonialadministratoren, Truppen, Migranten und Kontraktarbeitern zu gewährleisten.

Sogar die Reise von Yokohama nach San Francisco verweist auf die Wirkungsmacht des Empires, wenn als Passagiere Engländer, Offiziere der indischen Armee und Kulis erwähnt werden (vgl. ATW, Kap. 24, 191). Die chinesischen Kulis, die dort mitfahren, um sich in Amerika zu verdingen, stehen in der Tradition einer

Form der Arbeitsorganisation des Britischen Empires. Nach dem Verbot der Sklaverei im Jahr 1834 wurden in Indien und später auch in China im großen Stil Kontraktarbeiter, oftmals Coolies oder Kulis genannt, angeworben. Sie wurden auf den arbeitsintensiven Zuckerplantagen in der Karibik, auf denen vorher Sklaven gearbeitet hatten, auf Plantagen in Afrika sowie in verschiedenen Minen des Britischen Empires eingesetzt. Ihre Arbeitsverträge beließen die Kulis über Jahre in extremer Abhängigkeit. Nach der Eroberung Hongkongs und der Internationalisierung Shanghais begannen Kolonien des Britischen Empires auch chinesische Kulis anzuwerben, lateinamerikanische Länder versuchten dies über den portugiesischen Hafen Macao. Zahlreiche chinesische Kulis, wie die im Roman erwähnten, ließen sich auch in Nordamerika anwerben. Diese auf die Sklaverei folgende ungeheure weltweite Verschiebung von unfreien Kontraktarbeitern mit all ihren kulturellen, gesellschaftlichen und ökonomischen Folgen, die vor allem vom Britischen Empire initiiert wurde, erklärt sich nicht nur aus dem Arbeiterbedarf, sondern auch durch die Möglichkeiten der wirtschaftlichen und technischen Globalisierung, die Transporte von Indien und China bis in die Karibik, nach Afrika und Amerika überhaupt erst rentabel machte (vgl. Northrup 1995).

Zuletzt sollte man noch die engen Verbindungen zwischen der ehemaligen Kolonie USA und dem britischen Mutterland im 19. Jahrhundert in den Blick nehmen. Die USA wurden im 19. Jahrhundert neben Kanada das wichtigste Ziel-land für die englische und irische Emigration. Die USA waren so nicht nur über den intensiven Handel, sondern auch über vielfache familiäre Netzwerke und Charity-Organisationen der Migranten mit England und Irland verknüpft. Manche der Arbeitsmigranten arbeiteten nur jeweils eine Saison in den USA, um dann immer wieder nach Großbritannien zurückzukehren (vgl. Magee/Thompson 2010, 103–105). Hieraus ergab sich wiederum – zusätzlich zu den Handelsverbindungen – ein hoher Bedarf für Passagierschiffe, der den Transatlantikverkehr belebte.

Schließlich gab das Britische Empire der ganzen Geschichte einen gewissen Rahmen: Phileas Fogg hat als *British citizen* die Möglichkeit, weltweit zu reisen. Es war ihm selbstverständlich möglich, sich in allen britischen Kolonien frei zu bewegen (§ 9); als britischer Bürger konnte er außerdem in Amerika und Japan unbehelligt ein- und ausreisen. Das Britische Empire stellte zudem den rechtlichen Rahmen für die Möglichkeiten und Einschränkungen der Reise dar: Inspektor Fix kann Fogg nur auf dem Boden des Britischen Empires verhaften, deswegen versucht er zunächst, die Reise hinauszuzögern und dann wieder zu beschleunigen, da er in Japan und den USA keine Handhabe gegen Fogg hat (§ 14). Hier zeigen sich auch Residuen der Kommunikationsbeschleunigung im Zeitalter eines Globalisierungsschubes (vgl. Wenzlhuemer 2011). Fix ist in Aden per Telegraph über die Ankunft Foggs informiert, der Haftbefehl wird jedoch mit normaler Post geschickt, deswegen hinkt dieser Haftbefehl stets den Reisenden hinterher (vgl. ATW, Kap. 6, 36) und ermöglicht die ganzen Verwerfungen und Komplikationen, die diese Reise so interessant machen.

48. Ungenauigkeit

TIPHAINE SAMOYAULT

Fogg stellte fest, dass seine Uhr im Vergleich zur Uhr des Zollgebäudes 2 Minuten vorging. (ATW, Kap. 34, 282)

Wenn die Tragödie unmittelbar bevorsteht, erscheint die Uhr als letzte Rettung, so als ob sie die Macht hätte, die Ereignisse anders ablaufen zu lassen, obgleich sie ihnen gerade den Rhythmus der Fatalität vorgibt. In den letzten Kapiteln von *In achtzig Tagen um die Welt* skandieren die Stunden und die Minuten noch die geringste Bewegung, wobei sie ein mögliches Fehlschlagen ankündigen, das umso trostloser erscheint, als es ein Uhren-Mensch ist, ein »Gott der Genauigkeit«, vielleicht der perfekte von allen, die Jules Verne geschaffen hat, der sich von den Uhren verurteilt sieht. »[...] Als der Gentleman [...] im Bahnhof eintraf, schlugen sämtliche Uhren Londons 20 Uhr 50. Nachdem er die ganze Welt umrundet hatte, war Phileas Fogg mit 5 Minuten Verspätung zurückgekehrt!« (ATW, Kap. 34, 283, Übersetzung modifiziert) Die Sonderbarkeit der Wendung (um 20 Uhr 50 »schlagen« die Uhren nicht) trifft sich mit der Theatralität der Formulierung: Der Raum der Komödie wird nunmehr von dem der Tragödie infiziert.

Indem er diese Reise unternimmt, gerät Fogg, dessen Leben nur nach der Zeit seiner Uhr geregelt wurde, der »mathematisch exakte« Fogg, der sich an niemandem rieb aus Angst vor Reibungen, die Verzögerungen bedingen, in einen Zustand der Entregelung. Zwei Mal wird er dazu gebracht, sich seine Zeit zu nehmen oder sie zu verlieren: um Mrs. Aouda in Indien zu retten und um Passepartout aus dem Gefängnis zu befreien. Dieses Opfer der Zeit, das den Protagonisten unversehens in eine zerbrochene Uhr verwandelt, schreibt ihn in eine gegenläufige (*contraire*) Zeit ein, die von den Uhren widerlegt (*contredit*) wird. »Sieh an! Sie hören auf die Stimme Ihres Herzens!« rief Sir Francis Cromarty. – »Manchmal«, erwiderte Phileas Fogg schlicht. »Wenn ich Zeit dazu habe.« (ATW, Kap. 12, 88) Das Tragische entsteht aus dem Abstand der getrennten Zeitlichkeiten des Herzens und der Uhr. Dank des endgültigen Sieges der Komödie über die Tragödie findet Fogg's Opfer dennoch seine Belohnung in Form des 81. Tages, der gewonnen wird, als er nach Osten fährt und die Sonne 80 Mal den Meridian überqueren sieht, während seine in London gebliebenen Kollegen sie nur 79 Mal untergehen sahen, was »man auf Passepartouts großartiger Uhr [hätte] ablesen können, wenn sie nicht nur die Stunden und Minuten, sondern auch noch die Tage angezeigt hätte!« (ATW, Kap. 37, 298) Die Reise um die Welt ist ebenso eine Reise in der Zeit (wie es die Gleichstellung von Erdkugel und Uhr auf der Umschlagabbildung zeigt, die L. Benett für die

Hetzel-Edition angefertigt hat) (☞ 8) und ein Wettlauf gegen die Uhr, der eine Entregelung bewirkt, um sich einen anderen Rhythmus anzueignen: Der Schluss des Romans sieht den Protagonisten in einen Glückszustand eintreten, der geschichtslos ist und ohne geregelte Zeitmessung auskommt.

Jules Verne schlägt eine ambivalente Behandlung seiner Uhren-Menschen vor. Die wandelnden Chronometer, zu denen neben Fogg auch Meister Zacharius, Barbicane und Nicholl aus *Von der Erde zum Mond* oder der Colonel Everest aus *Abenteuer dreier Russen und dreier Engländer in Südafrika* zählen, veranschaulichen gleichermaßen Größe und Untaten der Wissenschaft und oszillieren beständig zwischen dem Grotesken und dem Erhabenen. Indem sie die Grenzen des Möglichen erweitern, rufen sie zugleich auch deren Notwendigkeit in Erinnerung. Insofern sie wandlungsfähig sind, laden sie dazu ein, die Frage nach den Bedingungen der Anpassung der Welt an entregelte Rhythmen zu stellen (☞ 54). Die naive Haltung Passepartouts, dessen von seinem Urgroßvater vermachte Uhr in dem Maße, in dem die Reise fortschreitet, eine immer größere Verspätung gegenüber der Lokalzeit aufweist, zeigt paradoxerweise das Problem an. Man macht ihn darauf aufmerksam, dass die Uhr »nicht mehr mit der Sonne überein[stimmt]«, und er antwortet stolz: »Dann hat die Sonne den Schaden, Sir! Dann ist sie im Unrecht!« (ATW, Kap. 8, 49) Aber an späterer Stelle, bei der Überquerung des 180. Meridians, triumphiert der Diener, als er sieht, dass sich die Sonne endlich entscheidet, sich wieder nach seiner Uhr zu richten (vgl. ATW, Kap. 24, 192). Die Frage der Anpassung der Welt an die Veränderungen, die ihr die Menschen auferlegen, konstituiert den Nahhorizont aller Fiktionen von Jules Verne.

Aus dem Französischen von KIRSTEN KRAMER

49. Weltzeit und Datumsgrenze

ROBERT STOCKHAMMER

Geo-/Kapitelindex: An der Datumsgrenze (Kap. 24)

Fast überall auf der Erde gehen die Uhren falsch, zeigen also nicht im Moment des höchsten Sonnenstandes auf 12 Uhr. Genau genommen gehen sie an unendlich vielen Punkten falsch; weil dabei immerhin noch unendlich viele Punkte übrig bleiben, an denen sie richtig gehen, und der scheinbar offensichtliche, aber mathematisch unausweisbare Unterschied dieser beiden unendlichen Mengen hier in Cantor'schen Wahnsinn führen würde, sei für ein Beispiel eine Zwei-Minuten-Toleranz gewährt und die Suche auf mindestens mittelgroße Städte beschränkt. Von diesen gibt es dann etwa in Deutschland überhaupt nur dank des Beitritts der ›Fünf Neuen Länder‹ solche, in denen die Uhren richtig gehen: Frankfurt an der Oder und Cottbus. Der für derartige Festsetzungen eingebürgerte Terminus ›mittlere Zeit‹ bezieht sich also nicht einmal nach der ›Wiedervereinigung‹ auf ein in der Mitte der Bundesrepublik Deutschland liegendes Territorium, auf dem vielmehr in allen anderen größeren Städten (keineswegs nur zur Sommerzeit) die Uhren vorgehen, in Aachen beispielsweise um 36 Minuten, in Heidelberg um 26. Schuld an diesen hohen, in dieser Höhe erst seit 1892 geltenden Abweichungen sind die Nationalstaaten und die Eisenbahnen (vgl. für diesen Zusammenhang, am Beispiel der USA: Blaise 2000) – wobei mit dieser unverbindlichen ›und‹-Verbindung an dieser Stelle die Frage ausgeblendet sei, ob wiederum die Eisenbahnen an den Nationalstaaten Schuld sind. Jedenfalls wurde es als unpraktisch empfunden, dass beispielsweise in Leipzig zwei nahe aneinander liegende Bahnhöfe sich nach zwei verschiedenen Zeiten richteten, weil in dem einen die Züge nach Berlin, in dem anderen diejenigen nach Dresden abfuhren. Folgerichtig bedeutete die Abkürzung MEZ ursprünglich ›Mitteleuropäische Eisenbahnzeit‹, und man musste sie bis heute nur dank des Zufalls nicht ändern, dass eben auch ›-europäisch‹ mit *e* beginnt (Pedanten würden hinzufügen, dass dabei aus *MEz MeZ* wurde).

Passepartout stellt bekanntlich seine große silberne Uhr während der ganzen Reise um die Erde nicht (☞ 48). Darauf wird mehrfach hingewiesen, einmal etwa, als sich die Reisegesellschaft gerade in Indien befindet: »Doch natürlich ging diese großartige Uhr 4 Stunden nach, denn man hatte sie ja nach dem Meridian von Greenwich eingestellt, der inzwischen 77 Längengrade in westlicher Richtung entfernt lag.« (ATW, Kap. 11, 73) Dass Passepartout damit nicht so einfältig handelt, wie ihm im Verlauf der Reise mehrfach unterstellt wird, zeigt sich in der anzitierten Passage auf der Kontrastfolie, dass ausgerechnet diejenigen, die es besser wissen zu scheinen, gleich zwei kapitale Fehler machen. Denn erstens stimmt zwar die

Angabe des Längengrads für den Aufenthaltsort der Reisenden im zentralen Indien, nicht jedoch die daraus vom Erzähler errechnete Ortszeitdifferenz, die sich vielmehr auf über fünf Stunden beläuft ($77 : 15 = 5\text{h } 8'$). Tatsächlich unterscheidet sich jedenfalls die heutige ›mittlere Zeit‹ Indiens von Greenwich um $5\frac{1}{2}$ Stunden; und selbst wenn diese Differenz seinerzeit tatsächlich vier Stunden betragen haben sollte – was ich nicht zu eruieren vermochte, was mir aber unwahrscheinlich erscheint –, so würde sich dies eben nicht aus der Rechnung, sondern allenfalls aus einem zusätzlichen Wissen um die festgesetzte ›mittlere Zeit‹ Indiens ergeben.

Zweitens ist der sich anschließende Rat des mitreisenden Brigadegenerals Sir Francis Cromarty absurd, der Passepartout nahelegt, seine Uhr bei der Überschreitung jedes Längengrads in östlicher Richtung um vier Minuten vorzustellen. Ebenso gut könnte er empfehlen, die Uhr bei der Überschreitung jedes Viertelgrades um eine Zeit-Minute, jeder Grad-Minute um vier Zeit-Sekunden vorzustellen, usw.; all dies bliebe solange unpräzise, wie Passepartout nicht die eigene kontinuierliche Bewegung in ein kontinuierliches Uhrenstellen überführt. Dazu bräuchte man einen hypothetischen Uhrwerksbeschleuniger (oder -bremser), der permanent den Ost- (bzw. West-)Anteil der Bewegung des Uhrenträgers erfasst, daraus die augenblickliche Position des Reisenden ermittelt und deren lokale Zeit zum Gang des Uhrwerks addiert (bzw. subtrahiert). Und selbst wenn dies möglich wäre, bliebe unklar, was man davon haben sollte, weil man dann immer nur genau die Zeit derjenigen wüsste, die sich gerade am genau selben Ort befinden. Überdies würde die Uhr für eben denjenigen Zweck unbrauchbar, an den gerade das Verfahren Passepartouts, offenbar ohne dass er selbst darum weiß, zumindest erinnernd festhält: für die Bestimmung des Längengrads, die ja, vom ausgehenden 18. Jahrhundert bis zur Verbreitung des Seefunks, genau darauf beruhte, dass man eine Uhr mittransportierte, welche die Zeit von Greenwich treu mitzählte, um dann aus der Differenz dieser Zeit zu derjenigen, die sich vor Ort durch den Sonnenstand ermitteln ließ, den Längengrad des entsprechenden Ortes zu berechnen (vgl. Despoix 2004).

Daran allerdings erinnert Passepartouts unverstellte Uhr eben nur, ohne dafür tatsächlich verwendet zu werden. Vielmehr wissen die Reisenden etwa bei der Überschreitung des 180. Längengrads irgendwoher ohnehin, dass man ihn gerade überschreitet. Der Sachverhalt, dass Passepartouts Uhr – die nicht, wie diejenige der Börse in *Mabuse, der Spieler*, mit einem vierundzwanzigstündigen Ziffernblatt ausgestattet ist – zu diesem Zeitpunkt genau zwölf Stunden nach- (oder vor-?)geht, wird dann als eine Bestätigung einer bereits anderweitig bestimmten Position genommen, nicht jedoch als Grundlage zur Bestimmung dieser Position (vgl. ATW, Kap. 24, 192). Unausgewiesen bleibt, dass der Steuermann des Schiffes selbst über eine Uhr mit Greenwicher Zeit verfügen und außerdem die Bordzeit des sich in Bewegung befindlichen Schiffes eruieren haben muss.

Nach den Maßstäben der sonst durch den Autornamen Jules Verne garantierten Präzision in wissenschaftlich-technischen Dingen wird dies so wenig sorgfältig

erzählt, dass man sich im Nachhinein wundert, nicht auch schon erkannt zu haben, dass an derselben Stelle etwas genau nicht markiert wird: dass die Reisenden an dieser Stelle die Datumsgrenze überschreiten, dass Passepartouts Uhr ab diesem Zeitpunkt tatsächlich nicht mehr nach-, sondern vorgeht, insofern er einen nicht-vorhandenen Datumsanzeiger auch dann um einen Tag zurückstellen müsste, wenn er die Uhrzeit nicht umstellen muss. »Der Übergang erfolgt ohne Erschütterung, unbewusst« kommentiert Verne in einem 1873 (im selben Jahr wie *In 80 Tagen um die Welt*) gehaltenen Vortrag für die *Société de Géographie* (Verne 1873, 428; 50); nur – aber immerhin – die Kapitäne wechseln das Datum der Logbucheinträge. Dafür, dass dies ausgerechnet an einer Stelle im Pazifik geschieht, dafür gibt es keine kosmologischen, sehr wohl aber geographische Gründe – oder, in der vorgeschlagenen Terminologie (32): keine uranologischen, sondern nur meteorologische Gründe. Zwar könnte diese Grenze an jedem Punkt der Erde mit gleichem Recht liegen, aber die Natur war vorausschauend genug, um wenig oder gar nicht bewohnte Wüsten und Ozeane zwischen Menschen zu legen, in die man diese Datumsgrenze setzen kann (vgl. ebd.; zu verschiedenen Aspekten der Geschichte der Datumsgrenze vgl. auch Van Gent 2008). Im spezifischen Fall des Pazifik, auf den man sich geeinigt hat, kommt der zufällige Vorteil hinzu, dass dort der 180. Meridian liegt, der als »Ausgleichsmeridian« zugleich die Fortsetzung des Nullmeridians (»die Weiterführung des regelnden Meridians, der ihre Chronometer festlegt«, ebd.) darstellt – was freilich nur dann gilt, wenn der Nullmeridian durch London oder Paris (was keinen großen Unterschied macht) verläuft, nicht jedoch, wenn er durch Washington gelegt wird.

Vielleicht lässt sich auf dieser Grundlage die Seltsamkeit motivieren, dass Fogg und seine Reisegesellschaft die Datumsgrenze nicht nur nicht im Pazifik mitbekommen, sondern auch während des gesamten Aufenthalts in den USA nicht. Ja, sogar das Schiff in New York legt an dem »11. Dezember« ab (ATW, Kap. 31, 262), an dem die Reisenden, welche die Abfahrt verpassen, dies schon erwartet hatten (ATW, Kap. 31, 254) – so dass es aus nie erläuterten Gründen einen Tag früher abgelegt haben muss als geplant (nämlich, nach europäisch-amerikanischem Kalender, am 10. Dezember). Es ist, als ob in Amerika denn doch fast genau dies geschieht, was als Passepartouts naive Annahme durchgängig karikiert wird: dass sich die Welt zwar nicht nach seiner Uhr, aber doch nach der Datumsvorstellung der Reisenden richtet.

Oder, wie man dies präzisieren könnte: Die ›Weltfiktion‹ des Romans operiert hier im Dienst von Fogs Reisegesellschaft. Diese Weltfiktion lässt sich als eine systematische Verwechslung von zwei Bedeutungen des Wortes *monde* beschreiben – und da dieses Wort, bei allen sonstigen Unterschieden, in seinen hier entscheidenden Funktionen seinem deutschen Äquivalent ›Welt‹ entspricht, sei dies im Folgenden am deutschsprachigen Wort erläutert. Im Titel des Romans und an den allermeisten anderen Stellen bezeichnet das Wort *monde* den »erdkreis« (Grimm/Grimm 1854–1960, Bd. XXVIII, Sp. 1458), den die Reisenden später umrunden

werden, also »unsern zwischen Mars und Venus die sonne umkreisenden planeten« (Grimm/Grimm 1854–1960, Bd. III, Sp. 750), der aber bemerkenswerterweise nur in den ersten Gesprächen im Reform Club bei seinem Namen »terre« genannt wird (vgl. ATW, Kap. 3, 21). Diese Bedeutung jedoch ist nur ein spezifischer Fall für eine metaphorische Ausdehnung des Wortes ›Welt‹ auf »einen in sich geschlossenen bezirk verschiedener art, der in seiner eigenständigkeit und eigengesetzlichkeit gleichsam ein all im kleinen darstellt« (Grimm/Grimm 1854–1960, Bd. XXVIII, Sp. 1458). Zu diesem Verwendungsbereich gehören Ausdrücke wie ›ihre Welt‹, ›die Welt der Ameise‹, aber etwa auch ›Neue Welt‹. Dass jedoch auch der Ausdruck ›Welt‹ ohne jegliche zusätzliche Bestimmung (durch ein Possessivpronomen, ein Genitivobjekt oder ein Adjektiv) »ein all im kleinen« bedeuten kann, nämlich die Erde, lässt sich nur verstehen, wenn dabei zwar nicht ausgesprochen, aber mitgedacht wird: »lebensraum und tätigkeitsfeld der menschen« (Grimm/Grimm 1854–1960, Bd. XXVIII, Sp. 1486). Spätestens, wenn der Mars von Menschen besiedelt sein wird, wird sich diese Identität des Definitionsumfangs von ›Erde‹ und ›Welt‹ nicht mehr halten lassen. Diese Verwendung von ›Welt‹ ist also ein Anthropomorphismus, der gerade auch darin typisch ist, dass er *als* Anthropomorphismus verborgen wird.

Insofern ist es nur ein kleiner Schritt vom unausgewiesenen Anthropomorphismus ›die Welt‹ zum ausgewiesenen Anthropomorphismus ›die Welt einer bestimmten Reisegesellschaft‹. In der Neuen Welt wird die Welt der Reisegesellschaft um Fogg (deren Kalender um einen Tag vorgeht) so mächtig, dass sich nach ihr sogar ›die‹ Welt einschließlich ihrer Fahrpläne richtet. Erst mit der Ankunft in England endet diese Macht wieder – was Fogg und die seinen gerade noch rechtzeitig merken, um davon zu profitieren und sich wieder in den terrestrischen Kalender einzuschalten. Im Reform Club an der Pall Mall (0° 8' W) gehen Uhren, die auf Greenwicher Zeit eingestellt sind, übrigens um 32 Sekunden vor. Phileas Fogg hätte also noch 32 Sekunden später kommen können als im Roman und die Wette trotzdem noch gewonnen. Jedenfalls nach einigen Diskussionen.

50. Die Meridiane und der Kalender

JULES VERNE

Bei dem folgenden Text handelt es sich um einen Vortrag vor der Geographischen Gesellschaft während der Sitzung am 4. April 1873. Die Herren Hourier und Faraguet hatten an die Gesellschaft geschrieben, um zu erfahren, auf welchem Meridian der Übergang eines Tages zum anderen nach dem gültigen Kalender erfolgt (Anm. der Redakteure des *Bulletin de la Société de Géographie*, wo der Text im Band 6 der 6. Reihe, Juli 1873, S. 423–428 erschien). Jules Verne war von 1864 bis 1898 Mitglied dieser angesehenen Vereinigung von Wissenschaftlern und Forschungsreisenden, deren Zeitschrift eine seiner Hauptquellen bildet und in deren Veröffentlichungsausschuss er bis zu seinem Umzug nach Amiens mitarbeitete. Zuvor hatte er 1867 einen Vortrag über seine Amerikareise gehalten und ein Buch über den amerikanischen Sezessionskrieg besprochen, Beiträge, die beide unveröffentlicht geblieben sind.

VOLKER DEHS

Die Meridiane und der Kalender (1873)

Sehr geehrte Herren,

ich bin von der Zentralkommission der Geographischen Gesellschaft damit beauftragt worden, auf eine recht interessante Frage zu antworten, die zu gleicher Zeit von Herrn Hourier, Zivilingenieur, und von Herrn Faraguet, Chefingenieur des Brücken- und Straßenbauamtes im Département Lot-et-Garonne, aufgeworfen worden ist.

Ich denke, man wird im Zusammentreffen zwischen diesen beiden Briefen und dem Ende von *In 80 Tagen um die Welt*, einem Buch, das ich vor 3 Monaten veröffentlicht habe, nur einen Zufall sehen können; um aber die Frage in den rechten Zusammenhang zu rücken, bitte ich Sie, einige Zeilen zitieren zu dürfen, die dieses Werk abschließen.

Es handelt sich um das recht sonderbare Phänomen – das schon Edgard Poe für seine Erzählung *Drei Sonntage in einer Woche* zu nutzen verstand – um jenes Phänomen, sagte ich, geht es, mit dem Reisende konfrontiert werden, wenn sie um die Welt fahren, egal ob gen Osten oder gen Westen. Im ersten Fall werden sie einen Tag gewonnen, im zweiten verloren haben – sobald sie zurück an ihrem Ausgangspunkt sind.

»Indem er *nach Osten* reiste (schreibe ich), fuhr Phileas Fogg (das ist der Held des Buches) der Sonne entgegen, und daher verkürzten sich die Tage für ihn mit jedem Längengrad, den er in dieser Richtung überquerte, um 4 Minuten. Der

Erdumfang hat 360 Grad, und diese 360 Grad, multipliziert mit 4 Minuten, ergeben exakt 24 Stunden – also den unbewusst hinzugewonnenen Tag. Mit anderen Worten: Während Phileas Fogg *nach Osten* reiste, sah er die Sonne 80 Mal den Meridian überqueren, seine in London zurückgebliebenen Clubfreunde jedoch sahen sie nur 79 Mal untergehen.«

So also stellt sich das Problem dar, und es wird genügen, wenn ich es in wenigen Worten zusammenfasse. Jedes Mal, wenn man eine Weltreise nach Osten unternimmt, wird man einen Tag gewinnen. – Jedes Mal, wenn man eine Weltreise nach Westen unternimmt, wird man einen verlieren – das heißt also jene 24 Stunden, die die Sonne bei ihrer scheinbaren Bewegung braucht, um die Erde zu umkreisen –, und dies unabhängig von der Zeit, die man für seine Reise aufwendet.

Das Ergebnis ist so real, dass die Marineverwaltung eine zusätzliche Tagesration für die Schiffe ausgeben lässt, die nach ihrer Abfahrt von Europa das Kap der Guten Hoffnung passieren, und im Gegensatz dazu eine Tagesration bei denen einbehält, die das Kap Horn umschiffen. Woraus man den bizarren Schluss ziehen kann, dass die Seemänner, die nach Osten reisen, besser ernährt sind, als diejenigen, die sich nach Westen wenden. Und tatsächlich werden die einen, wenn sie an ihren Ausgangspunkt zurückgekommen sind und obwohl sie dieselbe Anzahl von Minuten erlebt haben, ein Frühstück, ein Mittag- und ein Abendessen mehr eingenommen haben als die anderen. Darauf wird man entgegnen, dass sie auch einen Tag länger gearbeitet haben. Wohl wahr, aber »länger gelebt« haben sie nicht.

Es ist also offensichtlich, meine Herren, dass sich dieses Problem des verlorenen oder gewonnenen Tages, je nach der eingeschlagenen Richtung, und damit auch die Datumsänderung an irgendeinem Punkt des Globus ereignen muss. Aber an welchem? Das ist die Frage, die es zu lösen gilt, und Sie werden nicht verwundert sein, dass sie die Aufmerksamkeit der Verfasser der beiden Briefe geweckt hat.

Diese beiden Briefe lassen sich kurz wie folgt auf den Punkt bringen:

»Jawohl«, sagt Herr Faraguet, »es gibt einen privilegierten Meridian, auf dem der Übergang erfolgt.« – »Aber wo befindet sich dieser privilegierte Meridian?«, fragt Herr Hourier.

Zunächst, meine Herren, muss ich Ihnen sagen, dass es schwierig ist, allein vom Standpunkt der Kosmographie zu antworten. Ja, wenn die Herren Hourier und Faraguet mir sagen könnten, auf welchem Horizont die Sonne am ersten Tag der Schöpfung aufgegangen ist, wenn sie wüssten, auf welchem Meridian des Erdballs sich zum ersten Mal der Mittag einstellte, dann wäre das Problem leicht gelöst, und ich würde sagen: Dieser erste Meridian ist der privilegierte Meridian, den Herr Faraguet festlegt und nach dem Herr Hourier fragt. Aber keiner dieser beiden Ingenieure ist so steinalt, um von sich behaupten zu können, den ersten Schein des Strahlengestirns gesehen zu haben; sie können mir also nicht mitteilen, welcher dieser erste Meridian gewesen ist, und deshalb werde ich bis auf weiteres die wissenschaftliche Fragestellung beiseite lassen, um mich der praktischen Seite zuzuwenden, und versuchen, sie in wenigen Worten zu beleuchten.

Aus der Tatsache, dass über Osten ein Tag gewonnen wird und über Westen verloren geht, resultierte lange Zeit eine Uneindeutigkeit. Die ersten Seefahrer hatten, und zwar unbewusst, ihr Datum auf die neuen Gegenden übertragen. Ganz allgemein zählte man die Tage, je nachdem, ob man die neuen Länder von Osten oder von Westen aus entdeckt hatte. Als die Europäer diese unbekanntenen Regionen erreichten, in denen Eingeborene wohnten, denen es einerlei war, an welchem Tag und Datum sie ihresgleichen verspeisten, zwangen die Europäer ihnen ihren Kalender auf, und damit war die Sache gegessen. So zählte man Jahrhunderte lang in Canton die Tage nach der Ankunft Marco Polos und auf den Philippinen nach dem Eintreffen Magellans.

Das Fehlen einer Einheitlichkeit in der Datierung jedoch musste für den praktischen Handel irgendwann Probleme aufwerfen. Und so hat man vor weniger als zwanzig Jahren, zu einer Zeit, die ich nicht näher bestimmen kann, die uns aber unser bedeutender Kollege, der Herr Admiral Pâris*, angeben konnte, beschlossen, in Manila den europäischen Kalender einzuführen – was die Gegebenheiten regelte und sozusagen ein verbindliches Datum einführte.

Und ich will hinzufügen, dass es in der Praxis schon lange zum Ausgleich einen Meridian gab, nämlich den vom Nullmeridian aus gezählten 180., auf den die Bordchronometer eingestellt sind, also Greenwich für das Vereinigte Königreich, Paris für Frankreich und Washington für die Vereinigten Staaten.

Folgendes übersetze ich aus der englischen Zeitung *Nature***, an welche die von den beiden ehrenwerten Ingenieuren gestellte Frage 1872 gerichtet worden war:

»Die Anfrage Herrn Pearsons in der Nummer des 28. Germinal*** der Zeitung *Nature* lässt keine exakte oder wissenschaftliche Beantwortung zu, da es keine natürliche Trennungs- oder Wechsellinie gibt und die Festlegung einer solchen Linie gänzlich eine Frage der Gewohnheit oder der Vereinbarung ist. Vor noch nicht allzu langer Zeit waren die Daten von Manila und Macao unterschiedlich, und bis zur Abtretung Alaskas an Amerika wichen dessen Zeitangaben von denen des angrenzenden englischen Amerika ab. Die nunmehr akzeptierte Regel lautet, dass die Orte, die sich auf östlicher Länge befinden, mit einem Datum versehen werden, als käme man vom Kap der Guten Hoffnung, und dass die auf westlicher Länge das Datum aus der Kap Horn-Richtung tragen. Diese Regelung wird durch die Ausmaße des Pazifik praktisch annehmbar gemacht. Infolgedessen hat ein Kapitän die Gewohnheit, das Datum seines Logbuches beim Überschreiten des 180. Meridians zu ändern, indem er einen Tag hinzuzählt oder abzieht, je nachdem, in welche Richtung er sich bewegt; der Kapitän jedoch, der diesen Meridian nur überschreitet, um auf dem selben Wege wieder zurückzukehren, ändert sein Datum nicht, so dass sich von Zeit zu Zeit Kapitäne mit unterschiedlichen Daten treffen können und müssen. Ein bemerkenswerter Vorfall dieser Art ereignete sich während des Russlandkrieges, als unser Pazifikgeschwader dem Chinageschwader vor der Küste Kamtschatkas begegnete.«

Das Zitat, das ich Ihnen, meine Herren, gerade vortrug, soll Ihnen die mögliche Lösung nahelegen, die ich zu geben gedenke. Ich habe das Problem zunächst aus historischer Sicht behandelt, anschließend aus praktischer; aber ist es wissenschaftlich wirklich gelöst? Nein, obwohl sich die Lösung im Brief von Herrn Faraguet andeutet.

Um es vollständig zu klären, bitte ich Sie, meine Herren, mir zu erlauben, einen Brief zu zitieren, den einer unserer großen Mathematiker, Herr J. Bertrand vom Institut****, persönlich an mich gerichtet hat.

Lieber Herr Verne,

Unsere gestrige Unterhaltung gab mir die Idee zu einer Aufgabe, deren Bedingungen wie folgt lauten: Ein Herr, der mit entsprechenden Transportmöglichkeiten ausgestattet ist, verlässt Paris eines Donnerstagsmittags; er reist in Richtung Brest, von dort nach New York, San Francisco, Yeddo usw. und erreicht Paris nach 24 Stunden, wobei er in jeder Stunde 15 Längengrade zurückgelegt hat.

Bei jedem Halt fragt er: Wie spät ist es? Und dauernd antwortet man ihm: 12 Uhr mittags. Danach fragt er: Und welchen Wochentag haben wir?

In Brest antwortet man ihm: Donnerstag; in New York ebenfalls... aber bei seiner Rückkehr, zum Beispiel in Pontoise, sagt man ihm: Freitag.

Wo erfolgt der Sprung? Auf welchem Meridian kann und muss unser Reisender, so er ein guter Katholik ist, den Schinken wegwerfen, der sein Verfallsdatum erreicht hat? Es ist klar, dass der Sprung unvermittelt sein muss. Er erfolgt auf dem Meer oder in den Ländern, die die Namen der Wochentage nicht kennen.

Nehmen Sie einen Breitenkreis an, der sich über einen ganzen Kontinent erstreckt, dass dieser von zivilisierten Völkern bewohnt wird, die alle dieselbe Sprache sprechen und denselben Gesetzen unterworfen sind, und dass zwei Nachbarn durch eine Hecke getrennt sind, von denen einer heute Mittag sagt: Wir haben Donnerstag, während der andere sagt: Wir haben Freitag.

Nehmen Sie weiter an, dass der eine in Sèvres lebt und der andere in Bellevue****. Sie werden keine Woche in dieser Situation verbracht haben, ohne sich über den Kalender einig geworden zu sein; die Uneindeutigkeit verschwindet also hier, nur um an anderer Stelle wieder aufzutauchen, und wir sehen uns mit einer ständigen Verschiebung der Wochentage konfrontiert.

Ihr Ihnen ergebener

J. Bertrand

Dieser gleichermaßen logische wie geistreiche Brief, meine Herren, scheint mir die an die Geographische Gesellschaft gerichtete Frage ein für alle Mal zu beantworten.

Ja, die Uneindeutigkeit ist da, aber sozusagen nur latent. Ja, wenn ein Breitenkreis die bewohnten Kontinente durchquerte, könnten sich Missstimmigkeiten zwischen den Bewohnern dieses Breitenkreises ergeben. Aber wie mir scheint, hat die vorausschauende Natur den Menschenkindern keinen zusätzlichen Anlass zu

Diskussionen geben wollen. Weise hat sie zwischen die großen Nationen Wüsten und Ozeane gelegt. Der Übergang vom verlorenen zum gewonnenen Tag erfolgt unmerklich auf diesen Meeren, die die Völker voneinander trennen; aber die Widersprüchlichkeit kann nicht festgestellt werden, da die Schiffe beweglich sind und nicht auf den weiten Wasserwüsten stehen bleiben.

Es bedarf keiner weiteren Ausführungen, meine Herren, und ich fasse wie folgt zusammen:

Vom praktischen Standpunkt aus wird

1. die Vereinheitlichung der Datierung durch die Anerkennung des Kalenders von Manila geregelt,
2. das Datum des Logbuchs durch die Kapitäne geändert, wenn sie den 180. Meridian überschreiten, also die Weiterführung des regelnden Meridians, der ihre Chronometer festlegt.

Vom wissenschaftlichen Standpunkt aus kann man sagen: Der Übergang erfolgt ohne Erschütterung, unbewusst, ebenso gut in der Wüste als auf den Ozeanen, die die bewohnten Länder voneinander trennen. So werden wir zukünftig nicht das schmerzliche Spektakel erleben müssen, dass sich zwei zivilisierte Länder um die Ehre einer Nationalzeit zum Krieg rüsten und aufeinander einschlagen.

Anmerkungen:

* Charles-Edmond Pâris (1806–1893), Admiral und Wissenschaftler, der drei Weltreisen unternommen hatte, die erste von 1829 bis 1831 an Bord der *Astrolabe* unter Dumont d'Urville.

** *Nature. A Weekly Journal of Science* erschien in London und New York seit 1869.

*** Wie der französische Revolutionskalender in die Übersetzung gelangt ist, bleibt Vernes Geheimnis. Der 28. Germinal entspricht dem 18. April des Gregorianischen Kalenders, James Pearsons Anfrage erschien jedoch in der Nummer vom 28. November 1872, die zitierte Antwort eines gewissen J. K. Laughton zusammen mit zwei weiteren am 12. Dezember desselben Jahres.

**** Joseph Bertrand (1822–1900), Mitglied der Akademie der Wissenschaften und der Académie française, hatte Verne bereits bei den Romanen *Von der Erde zum Mond (De la Terre à la Lune)* und *Reise um den Mond (Autour de la Lune)* beraten. Der um Anrede und Gruß vervollständigte Text des Briefes wird nach dem Erstabdruck von Vernes Artikel im *Journal d'Amiens. Moniteur de la Somme* vom 14./15. April 1873 wiedergegeben.

***** Zwei Vororte von Paris.

Aus dem Französischen und kommentiert von VOLKER DEHS

51. Reise um den Tag in 80 Welten

KIRSTEN KRAMER UND KIRSTEN MAHLKE

Zwischen der Publikation des 1872 erschienenen *In 80 Tagen um die Welt* und Julio Cortázers 1967 veröffentlichter literarischer Replik *Reise um den Tag in achtzig Welten* (*La vuelta al día en ochenta mundos*) liegen knapp hundert Jahre. Literaturgeschichtlich handelt es sich um eine relativ kurze Spanne, technik- und physikgeschichtlich eröffnet sich hingegen eine gigantische Kluft, ein Zeitraum, in dem die Konzepte von Raum, Zeit und Kausalität so nachhaltige Veränderungen erfahren, dass die Differenz in der Anzahl der Welten, die zwischen der einen, von Phileas Fogg umrundeten, und den achtzig von Cortázar genannten nicht übertrieben erscheint. Die Multiplikation der Welten und die Verkürzung der Umrundungszeit auf einen Tag lassen sich nicht problemlos als kontinuierlicher Übergang von einem Text zum nächsten denken, sondern erfordern einige Sprünge auf dem Spielfeld der intertextuellen (Welt-)Netzwerke, die im folgenden an der *Reise um den Tag in achtzig Welten* nachvollzogen werden sollen.

Die positivistischen Illusionen des 19. Jahrhunderts, die sich in Jules Vernes Roman spiegeln und die darauf abzielen, Materie, Raum und Zeit zu objektivieren, zu vereinheitlichen und in Kausalitätsketten bis zur Laplaceschen Weltformel (Laplace 1814, 3f.) als transparent und beherrschbar zu imaginieren, hatten eine relativ kurze Lebensdauer. Wurde die Vielfalt der Welten der Abenteuerromane im technischen Industrie- und Kolonialzeitalter auch verabschiedet, so kehrten die ihnen zugrunde liegenden Unbestimmtheiten und Mannigfaltigkeiten kurz nach der Einführung der Weltzeitzonen und der Verfeinerung der Messinstrumente um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert zurück, wenn auch in neuer Form. Die determinierte Aufeinanderfolge von Ursache und Wirkung, die kategorial getrennten Vorstellungen von Energie und Materie, die absolute Verfasstheit von Raum und Zeit sind zur Zeit der literarischen Adaptation Cortázars längst keine unumstößlichen Tatsachen mehr. Je schärfer der Ausgangszustand definiert ist, so der Physiker Erwin Schrödinger (Schrödinger 1984, 340), desto größer die Zahl möglicher darauf folgender Ereignisse, je winziger die Teilstücke der Realität, die betrachtet wird, desto größerer Raum muss dem Zufall beigemessen werden, und die Zeit hat ihre eigenständige Existenz in der Raumzeit aufgegeben. Die Emergenz dieser neuen Modelle wirkt sich auf die narrative und rhetorische Aneignung des Welt-Reisestoffes bei Cortázar so nachhaltig aus, dass der Hypertext kaum mehr erkennbar ist. Die Betrachtung oszilliert nunmehr zwischen mikro- und makroskopischen, wellen- und teilchenartigen Weltzugängen, deren ›globale‹ Spiel-Dimension sich aus der Überlagerung unzähliger denkbarer künstlerischer Zustände ergibt, in denen die Musik, vor allem der Jazz, die Literatur und das Bild in eine

komplexe Interaktion treten, die von fiktiven und realen Spielerfiguren, den sog. »cronopios«, vollzogen wird, zu denen u.a. Passepartout, Man Ray oder Louis Armstrong zählen.

Entsprach bereits Phileas Fogg's Welterfahrung der eines englischen Gentleman, der zu Hause mit dem Fahrplan vor der Nase auch nichts anderes erlebt hätte, so geht Cortázar noch einen Schritt weiter, indem er die Reise nicht einmal mehr als Vorwand unternimmt, sondern sie, angeregt von Impressionen und Assoziationen aus Büchern Jules Vernes, durch eine Reihe von Sprüngen durch die Künste mit den höchsten Freiheitsgraden – das Absurde, die Improvisation oder das Happening – ersetzt. Die argentinische Adaptation der Weltumrundung stellt sich damit nicht als ein triviales Nacheifern der englisch-französischen Bewegungsleistung im Zeitalter der Dampfmaschine dar, sondern steht im Zeichen hintergründiger Reflexionen auf die kosmische Dimension des Jazz und einer collageartigen Präsentation unzähliger Bilder, Lieder, Gedichtfetzen, Genres und Themen, die zwar in einem diskontinuierlichen »globalen« Zusammenhang stehen, der jedoch nicht mehr durch die Anschlusslogik eines durchgehenden Schiffs- und Bahnfahrplans gewährleistet wird.

Bei Cortázar treten an die Stelle der durch Fahrpläne gesicherten Übergänge mannigfaltige Sprünge, die als Ausdruck spielerischer und zugleich mimetischer Welt-Zugänge fungieren und sich in zentralen rhetorischen »Sprungfiguren« konkretisieren, welche maßgeblich die intertextuelle Beziehung zwischen *In 80 Tagen um die Welt* und *Reise um den Tag in achtzig Welten* bestimmen: Es handelt sich vor allem um die Homonymie (eine semantische Sprungfigur), die Antimetathese (eine Buchstaben-Sprungfigur) und die Inversion (eine syntaktische Sprungfigur), die gemeinsam mit graphischen Sprungfiguren wie der Hand mit Index (vgl. Cortázar 1967, I, 9, 19) und unzähligen Querverweisen, die das ganze Buch durchziehen, als zentrale Leitfiguren posteuklidischer Mimesis zu begreifen sind, deren elementare Funktion darin besteht, den Hypotext in eine Dimension des »Offenen« zu überführen (vgl. Cortázar 1967, I, 7).

Zunächst zur Spiel- und Sprungfigur der Inversion: Diese lässt sich als »Umdrehung« im rhetorischen Sinne bereits in der argentinischen Invertierung des französischen Titels beobachten. Die einfache Vertauschung von Raum und Zeit verleiht dem Hypotext von Cortázar eine Wendung, die sich in einer signifikanten Transformation der Geschwindigkeitsformel ausdrücken lässt: Die Weltumrundung in 80 Tagen wird nun zur Umrundung des Tages in 80 Welten, die für 40.000 Kilometer aufgewendete Reisezeit von 1920 Stunden verwandelt sich in 24 Stunden, innerhalb derer 3.200.000 Kilometer absolviert werden, was zugleich einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von 20,83 km/h auf nicht weniger als 133.333,33 km/h entspricht. Eine solche Beschleunigung verdankt sich nicht den konventionellen Methoden der Newtonschen Mechanik, sondern den Verfahrensweisen der Rhetorik, die an dieser Stelle zum Einsatz kommt: Die Inversion fungiert hier gleichermaßen als intertextuelle Methode wie auch als Reisebeschleuniger.

Bezogen auf die Differenz zwischen den beiden Texten manifestiert sich die Spiel- und Sprungfigur der Inversion darüber hinaus im Sinne einer ›Revolution‹, einer ›Umdrehung‹, die an den semantischen Verschiebungen zutage tritt, die die Signifikanten Raum und Zeit in der Zwischenzeit erfahren haben. Seit Einsteins spezieller Relativitätstheorie aus dem Jahr 1905 ist die Zeit mit den drei Kategorien des Raumes zu einer vierdimensionalen Raumzeit verschmolzen und nur 20 Jahre nach dem groß angelegten Synchronisierungsversuch der Eisenbahnzeit, die eine Weltzeit begründet (49), muss von der Vorstellung eines allumfassenden Raums, einer universell gültigen Zeitmessung wie auch einer absoluten Gegenwart Abschied genommen werden. Einen Ruhepunkt, der Vergleichbarkeit ermöglichen würde, gibt es nicht, da die Zeit untrennbar mit dem Raum verbunden ist. Dies liegt an der begrenzten Geschwindigkeit der elektromagnetischen Wellen, welche bedingt, dass das Licht zwar das Maß der Dinge ist, sich jedoch ausgerechnet in ihm die Crux der Unbestimmtheit verbirgt, da sich prinzipiell nicht entscheiden lässt, ob es sich um kontinuierliche Bewegung oder diskrete Einheiten, um Wellen oder Lichtpunkte handelt – was zu einigen Unschärfen bzw. so absurden Wahrheiten wie der Aussage führt, dass ein Photon genauso gut auf einem Wandschirm vor unseren Augen wie in einem fremden Sonnensystem auftauchen kann (vgl. Feynman 2011, 128f.). Diese elementare Unbestimmbarkeit, der absolute Zufall, führt Cortázar's Wir-Erzähler folgerichtig zur Feststellung, dass das Gefühl des Absurden in der gegenwärtigen Natur der Dinge uns einen besseren und klareren Standpunkt als jede kantianische Gewissheit über die unerreichbare Realität verleiht (vgl. Cortázar 1967, I, 26).

Die zweite rhetorische Sprungfigur, die Cortázar verwendet, ist die Homonymie, und hier genügt es, dass er Julio wie Julio Verne oder Jules heißt, denn er lebt zur Zeit der Abfassung des Buches in Paris und wird dort mit dem französischen Vornamen angesprochen. Wie der Eingangssatz von *Reise um den Tag in achtzig Welten* verdeutlicht, berechtigt und verpflichtet ihn die Homonymie geradezu, sich des Titels anzunehmen, für dessen sehr freie Adaptation zugleich der Jazzsaxophonist Lester Young das Modell abgibt: »Meinem Namensvetter verdanke ich den Titel dieses Buches und Lester Young die Freiheit, ihn zu verändern, ohne die planetarische Saga von Phileas Fogg zu verletzen.« (Cortázar 1967, I, 7) Weitere Namensspiele kommen hinzu: Den Vornamen teilt Cortázar auch mit seinem kongenialen Zeichner Julio Silva, und dieser Doppelung mit Huldigung an den großen, stets beobachtenden Julio Verne, wird ein ganzes Kapitel gewidmet (Cortázar 1967, I, 25ff.), in dem »Julio Bleistift« und »Julio Schreibfeder« ein synchronisiertes Paar von »cronopios« bilden, die sich gegenseitigen Resonanzraum für ihre Improvisationen bieten. Daneben finden sich einige weibliche Figuren namens Juliette und Zeitungsartikel aus dem Monat Juli, die den Schauplatz für die Akausalität und die literarischen Sprungbewegungen bilden und der Einsicht Cortázar's Rechnung tragen, dass »Chronologie, Geschichte und ähnliche Verkettungen [...] ein gewaltiges Ungemach« sind (Cortázar 1967, II, 13).

Die dritte von Cortázar verwendete Sprungfigur ist die Antimetathesis, die in der Rhetorik zweierlei Sprünge bezeichnet (vgl. Lausberg 1990, 887): Zum einen handelt es sich um eine grammatische Figur, bei der zwei oder mehr Buchstaben eines Wortes die Plätze vertauschen. Zum anderen entspricht sie einer Figur, durch welche der Redner gleichsam an den Ort, an dem sich das Geschilderte zuträgt, versetzt wird, wie paradigmatisch die Beschreibung eines Konzertes von Louis Armstrong veranschaulicht, die im Präsens die unmittelbaren Sinneseindrücke des Wir-Erzählers wiedergibt, der dem Konzert als Zuhörer beizuwohnen scheint. Die in die Narration übersetzte rhetorische Spielfigur der Antimetathesis ermöglicht folglich einen Sprung im raumzeitlichen Kontinuum, der die simultane Präsenz des Erzählers in unterschiedlichen Räumen bedingt.

Es lässt sich folgern, dass die in Cortázars *Reise um den Tag in achtzig Welten* zutage tretenden Sprungfiguren als literarische Artikulation jener Transformationen physikalischer Raum-Zeit-Konfigurationen aufzufassen sind, die sich insbesondere in der Erfahrung des Absurden verdichten. Insofern das Absurde durch die Konstitution unüberbrückbarer Teilräume gekennzeichnet ist, die nur sprungweise durchmessen werden können und zwischen denen kein Reales existiert, fügt es sich bei Cortázar in eine übergreifende Poetik des Intervalls ein, an der der Autor nicht nur in diesem Text, sondern auch in zahlreichen Kurzgeschichten sowie im Experimentalroman *Rayuela* schreibt. Das Intervall ist eng auf naturwissenschaftliche Reflexionen zu physikalischen Zwischenräumen bezogen und beruht auf dem Prinzip der Sprünge, die gleich zu Beginn des Textes als Eröffnung des idiosynkratischen Welt-Spiels in Szene gesetzt werden (vgl. Cortázar 1967, I, 7). Die Zwischenräume und Lücken, die mit der Abwesenheit von Klang im Jazz korrelieren, konstituieren demnach offene Spielräume und Bedingungen des Möglichen, der Digression, der Dehnung, Krümmung, Verdichtung, kurz: aller nur möglichen Transmutationen der Raumzeit, die im Text keineswegs an die Einhaltung der mittels Ordnungsgewalt festgelegten Regel der Beschränkung auf einen Tag pro achtzig Weltumdrehungen gebunden ist, sondern problemlos 120 Welten oder weitere exponentielle Größen in diesen Tag integrieren kann (vgl. Cortázar 1967, I, 7). Die im Text getroffene Unterscheidung der freisinnigen »cronopios« von anders gearteten Spielfiguren, die »famas« genannt werden, verweist daher in letzter Konsequenz auf die Differenz zwischen den Verfechtern des klassischen mechanischen Weltbildes und den Verteidigern des nicht-kontinuierlichen Universums, die sich gegen eine jahrhundertealte theoretische Naturvorstellung wenden, die noch bei Leibniz ihre exemplarische Artikulation erfahren hat (vgl. Leibniz 1992, 315).

Es ist folglich vor allem die alte theoretische Vorstellung, dass die Natur keine Sprünge macht, die in Cortázars naturwissenschaftlich fundierter Poetik des Intervalls und der Zwischenräume überwunden wird, welche eine im Titel benannte Art des nicht-kontinuierlichen »Reisens« durch Räume und Zeiten realisiert, die auch den in zwei- bzw. mehrdimensionalen Modellen präsentierten Leseplan des Experimentalromans *Rayuela* (1963) bestimmt und die Lektüre des Romans damit

ebenfalls als ein raumzeitlich fundiertes Weltspiel im Zeichen des ›Dazwischen‹ ausweist (vgl. Abb. 1/2).

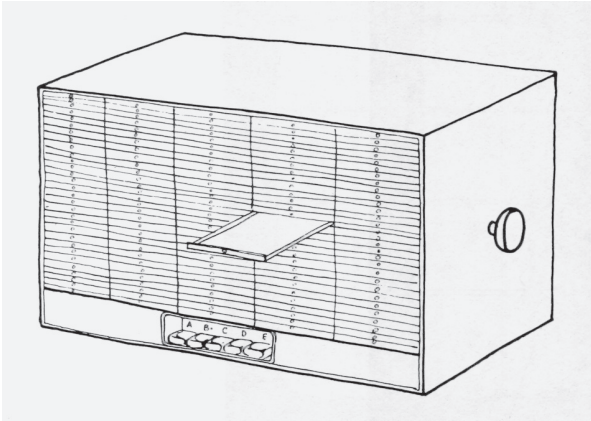


Abb. 1: »Rayuel-o-matic« aus *Reise um den Tag in achtzig Welten*.



Abb. 2: Diagrammatischer Leseplan.

52. Das Haus auf Rädern

Reisen im Lehnstuhl sind bereits in der frühen Neuzeit das imaginative Komplement von Weltreisen (vgl. Büttner 2000, 166–172) und im 18. Jahrhundert bildet sich gar eine eigene Gattung der Zimmerreise (vgl. Stiegler 2010) heraus. Phileas Fogg ist jedoch vielleicht der erste Reisende, der Weltreise und ihr Komplement, die Reise im Lehnstuhl bzw. die Zimmerreise, in einer Person verknüpft, der mit seinem Körper reist und doch, wo immer möglich, seinen Salon nicht verlässt. Ein besonders begeisterter Verne-Leser wird im 20. Jahrhundert Fogs Salon bzw. das *Dampfhaus* des gleichnamigen Romans (☞ 18) aus der Verneschen Fiktion in die materielle Wirklichkeit der europäischen Straßen überführen: Der Schriftsteller Raymond Roussel (☞ 37) lässt sich 1926 eine »villa nomade« und somit das vielleicht erste Wohnmobil der Automobilgeschichte bauen. Ein von Michel Leiris zitierter Artikel der Zeitung *Le Matin* vom 13. Dezember 1925 (Leiris 1935, hier nach Duboy 2000) berichtet von dem »eigenartigen Rekord« Roussels, der ganz im Geist Phileas Fogs darin bestanden habe, auf einer Reise von Paris nach Rom und zurück keine einzige Nacht sein mobiles Heim verlassen zu müssen.

Das Wohnmobil Roussels hat großzügige Ausmaße (vgl. den bei Duboy 2000 abgedruckten Artikel aus *L'illustration* vom 27.2.1926): 9 Meter lang und 2,30 Meter breit, haben in seinem Innenraum ein Salon Platz, der mittels Klappmöbeln in ein Arbeits- und ein Schlafzimmer verwandelt werden kann; dazu kommen ein Badezimmer und in der Fahrerkabine sogar ein kleiner Schlafraum für die nicht weniger als drei Bediensteten, die den reisenden Herren begleiten – zu Phileas Fogs Passepartout (☞ 24) sind noch zwei Chauffeure hinzugetreten, die das Wohnmobil mit einer Reisegeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern bewegen und so ihrem Herren eine individuelle Variation der zahlreichen literarisch vorgeprägten Panoramen der Schweiz- bzw. Italienreise erlauben.

Das Wohnmobil in seinen zahlreichen, z.T. noch, wie bei Verne, an Zugwagons erinnernden Prototypen (vgl. Abb. 1) wird so Anfang des 20. Jahrhunderts zum Beobachtungsort, der die unbewegte Ruhe des Salons mit dem panoramatischen Blick auf die vorbeiziehende Landschaft vereint; es wird zum motorisierten Spielstein, der sich nach beliebig festlegbaren Regeln über das Spielfeld des Straßennetzes bewegen lässt, ohne das Fortbewegungsmittel wechseln zu müssen, zum schützenden Gehäuse des Reisenden, das überall dorthin mitkommt, wohin sich der Reisende selbst bewegt – ein Spiel, das nicht nur bis zu Julio Cortázar und Carol Dunlop (☞ 53) zahlreiche literarische Nachahmer gefunden hat, sondern sich 2012 in einem Jahresabsatz von 21.791 neu zugelassenen Wohnmobilen allein in Deutschland (vgl. CIVD 2012) niederschlägt.

JÖRG DÜNNE

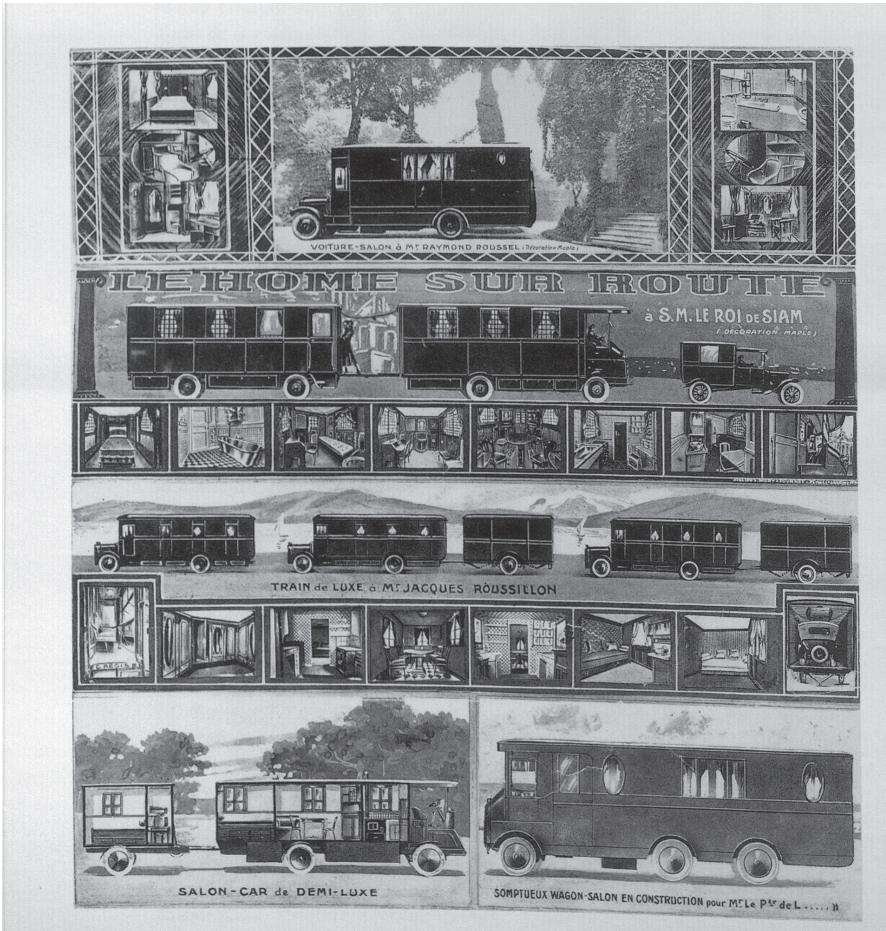


Abb. 1: Georges Régis, »Das rollende Zuhause« (Werbebrochure, o.J.).

53. Die Autonauten der Kosmobahn

KIRSTEN KRAMER UND KIRSTEN MAHLKE

Julio Cortázar hat zwei literarische Texte verfasst, die auf das von Jules Verne in *In achtzig Tagen um die Welt* präsentierte narrative Weltspiel Bezug nehmen. Die erste literarische Replik, die 1967 veröffentlichte *Reise um den Tag in achtzig Welten* (*La vuelta al día en ochenta mundos*), steht im Zeichen einer posteuklidischen Mimesis, die sich auf die physikgeschichtlich bedingten Transmutationen der Konzepte von Raum, Zeit und Kausalität beziehen lässt; sie werden in eine Narrationslogik komplexer ›Sprungfiguren‹ übersetzt, in denen sich eine vor allem naturwissenschaftlich fundierte Poetik des Intervalls artikuliert (51).

Mit dieser Poetik des Intervalls und des Offenen nimmt der Text ein zweites, ähnlich geartetes experimentelles Reisespiel vorweg, das ebenfalls an Jules Vernes narrative Darstellung der Weltumrundung anschließt, nun aber zugleich die georäumlichen Koordinaten terrestrischer Welt- und Rauman eignung aufgreift, die in der *Reise um den Tag in achtzig Welten* allenfalls indirekt anklingen. Gemeint ist der 1983 von Julio Cortázar gemeinsam mit Carol Dunlop veröffentlichte Text *Die Autonauten der Kosmobahn* (*Los autonautas de la cosmopista*), der im Zusammenspiel von kurzen Reiseerzählungen, Logbucheintragen, Zeichnungen und Photographien das von den Autoren im Jahr zuvor durchgeführte Experiment einer Fahrt über die Autobahn von Paris nach Marseille als ein Laufspiel präsentiert. Dessen zentrale Regelvorgabe besteht darin, an allen 65 Raststätten der Autobahn in einem exakt bestimmten Rhythmus anzuhalten (Dunlop/Cortázar 1983, 17f.), um damit eine neuartige, georäumlich bestimmte Welterfahrung zu ermöglichen, die sich – ähnlich wie in *Reise um den Tag in achtzig Welten* – auf unbestimmte Zwischenräume konzentriert, nunmehr aber zugleich im Zeichen der Entschleunigung von Bewegung steht. Das hier präsentierte narrative Weltspiel ist durch die Anbindung an die Verkehrsrouten der Autobahn gewiss in deutlicher Form auf die bei Verne fokussierte Konnektivitätslogik im Zeitalter terrestrischer Globalisierung bezogen. Während jedoch bei Verne das ›Dazwischen‹ in der Regel als Produkt funktionaler Störungen oder Unterbrechungen der prinzipiell als lückenlos vorgestellten Anschlusslogik von Transport- und Kommunikationstechniken erscheint, stellt sich bei Dunlop/Cortázar ein ungleich komplexeres Bild dar. Zum einen bedingt die durch das Regelwerk des Weltspiels geforderte Verlangsamung der Reisebewegung eine sinnfällige Verdichtung der Weltwahrnehmung in dem Sinne, dass sich im posteuklidischen Universum der »Parallelautobahn« ein »anderer Raum« und eine »andere Zeit« eröffnen (Dunlop/Cortázar 1983, 56), die nun zunehmend eine kosmische Dimension der Wahrnehmungswelt in den Blick rücken, welche sich bei normaler Verkehrsgeschwindigkeit nicht erschließen lässt.



Abb. 1: Fafner mit Carol Dunlop.




Abb. 2: Fafner im »Dialog mit Bäumen und Vögeln«.

Vor allem in der Erscheinungsform surrealer mythischer Figuren – wie des in einen Drachen verwandelten VW-Campers (52) namens Fafner, in dem die Reise unternommen wird (vgl. Abb. 1/2) – treten beständig neuartige Vernetzungen von menschlichen und nicht-menschlichen bzw. technischen Aktanten hervor, in denen die Netzwerkstrukturen des Weltverkehrs im Modus des Phantastischen eine »kosmopolitische« Entgrenzung (vgl. Latour 2004) erfahren und in denen sich zugleich die grundlegende Offenheit des narrativen Weltspiels manifestiert.

Zudem erlaubt die Konzentration auf die Zwischenräume zwischen Knotenpunkten und Verbindungslinien punktuelle Öffnungen der Topologie verkehrstechnischer Netzwerke auf deren topographisch-kulturelle Bedingtheiten, die exemplarisch in kurzen Reflexionen auf historische und zeitgenössische politische Ereignisse wie die lateinamerikanischen Unabhängigkeitskämpfe des 19. Jahrhunderts (Dunlop/Cortázar 1983, 66) oder den im Jahr 1982 gerade aktuellen Malvinas-Krieg (Dunlop/Cortázar 1983, 71) sichtbar werden, der etwa in Form einer beschriebenen TV-Übertragung in den geschlossenen Kosmos der französischen Autobahnwelt eindringt. In paradigmatischer Form artikuliert sich in derartigen Reflexionen Cortázars und Dunlops politischer Widerstand gegen jene kolonialen Praktiken terrestrischer Raumaneignung, die den am Textbeginn aufgerufenen

Expeditionen der frühneuzeitlichen Weltentdecker (vgl. Dunlop/Cortázar 1983, 19f.) zugrunde liegen und noch bei Verne den unverzichtbaren geopolitischen Referenzrahmen für die Weltumrundung und das narrative Reisespiel bilden.

Es lässt sich daher folgern, dass die partielle Stillstellung georäumlicher Mobilität keineswegs eine Unterbrechung der modernen Konnektivitätslogik anzeigt, sondern gerade im Ausloten der Zonen des »Dazwischen« oder des Intervalls eine komplexe Verschränkung der geographischen, wissenschaftlich-enzyklopädischen und mythisch-spirituellen Dimensionen terrestrischer Weltaneignung artikuliert, die bereits bei Verne in Wechselwirkung treten (vgl. Serres 1974b;  I), dort jedoch vornehmlich an die funktionierenden Verbindungen der Transport- und Kommunikationstechniken gekoppelt sind. Bei Dunlop/Cortázar ist es hingegen das Wechselspiel von Bewegung und Stillstand, das im Modus des Intervalls und der Zwischenräumlichkeit die weltgebende Struktur des Reisespiels begründet und in immer neuen raumzeitlichen Ad-hoc-Konstellationen neuartige Anschlüsse und Verbindungen generiert, die ihr ludisches Potenzial aus veränderten technikgeschichtlichen Umweltbedingungen ableiten und sich nunmehr ganz bewusst jenseits der imperialen und kolonialen Kontroll- und Aneignungsgesten positionieren, die das Weltspiel des *British Empire* bei Jules Verne noch konstitutiv voraussetzt.

54. Die verzeitlichte Welterfassung und Löcher im Netz. Phileas Fogg und die *Latinité*

SEBASTIAN DORSCH

»Aber schließlich ist die Erde groß genug.« –
»Das war sie früher einmal...« warf Phileas
Fogg halblaut ein. (ATW, Kap. 3, 21)

Die folgenreiche These des Phileas Fogg vom Schrumpfen der Erde beruhte bekanntermaßen auf einem Beitrag im *Morning Chronicle*. Danach ist die Erde mit Eisenbahnen und Dampfschiffen nach dem Schließen einer letzten Lücke in Indien im thermodynamisch aufgespannten Weltnetz (☞ 26) in 80 Tagen zu umrunden. Die moderne Technik ermöglichte die genaue Umrechnung bestimmter Strecken in bestimmte Zeiten. Zeit und Raum wurden somit zu abhängigen Variablen, die immer verlässlicher in das Je Andere übersetzt werden konnten.

Zentral für diese Mathematisierung des Verhältnisses der »grundlegende[n] Koordinatensysteme menschlicher Welt-Anschauung« (Kaschuba 2004, 9) und damit für die verzeitlichte Erfassung der Erde – Jules Verne zeigt das in seinem Roman eindrücklich – ist die Verlässlichkeit der Technik wie der beteiligten Akteure. Diese vorausgesetzt lässt sich alles planen, Zukünftiges wird genau berechenbar, so auch die unvorstellbare Reise um die Erde.

Für Phileas Fogg, seiner eigenen Aussage nach »ein [echter] Engländer« (*un bon anglais*, ATW, Kap. 3, 25) mit außerordentlichem Weltwissen – »niemand kannte sich auf der Weltkarte besser aus« (ATW, Kap. 1, 6) –, sind die technischen Voraussetzungen gegeben, um »mit mathematischer Genauigkeit vom Zug ins Schiff und vom Schiff in den nächsten Zug springen« (ATW, Kap. 3, 25) – und damit die Rechnung des *Morning Chronicle* realisieren zu können. Fogg wird von Verne mit dem gewohnt ironischen Augenzwinkern als Prototyp der angelsächsisch-germanischen Weltaneignung und -beherrschung gezeichnet, wie sie sich nicht zuletzt in den französischen *Latinité*-Debatten der Zeit findet. Michel Chevalier hatte in seinen *Briefen über Amerika* (*Lettres sur l'Amérique du Nord*, 1836–7) nach seiner USA-Reise ähnlich begeistert wie fast zeitgleich Alexis de Tocqueville die aufstrebenden Angelsachsen den zurückfallenden Lateinern beidseits des Atlantiks gegenübergestellt. Auch in der Folge, insbesondere im Paris Napoleons III., lassen sich die Debatten als eine raum-zeitliche Reaktion auf verschiedene Formen des Vordringens und der (vermeintlichen) Fortschrittlichkeit der angelsächsisch-germanischen ›Völkerfamilie‹ wie auch als Kritik an der ›kalten‹, materialistischen (angelsächsischen) Moderne mit einer ausgeprägten Zukunftsorientierung interpretieren. Zwei Jahre vor dem Erscheinen von *In 80 Tagen um die Welt* 1873 (vgl. zur Entste-

lungsgeschichte Zimmermann 2006, 168ff.) erlebte die *Latinité*-Idee – jetzt deutlich mit Dekadenz verbunden – nach der französischen Niederlage gegen Preußen einen großen Aufschwung (vgl. Panick 1978, v.a. 84ff.; Schmidt 2004; Ibold 1998; Mignolo 2004).

Dem *bon anglais* Fogg und seiner Raum- und Zeitpraxis wird, wie unten ausgeführt, im Werke Vernes ein lateinisches Modell entgegengesetzt. Dieses äußert sich in den *80 Tagen um die Welt* insbesondere in der Figur seines französischen Dieners. »Es gibt keine unvorhersehbaren Ereignisse« (ATW, Kap. 3, 23), für Phileas Fogg war die Zukunft wie die Erde genauso nach festen Regeln berechenbar geworden wie der tägliche Weg von seinem Haus zum Reform Club mit genau 575 bzw. 576 Bewegungen seines rechten bzw. linken Fußes (vgl. ATW, Kap. 3, 17). Ausgangspunkt dieser regelhaften Weltaneignung waren sein eigenes äußerst geregeltes Leben: »Er wusste, dass es im Leben immer wieder zu Reibungen kommt, und da jegliche Reibung hemmend wirkt, rieb er sich eben an niemand.« (ATW, Kap. 2, 13f.). Vielmehr gestaltete er sein Leben »mit [...] mathematischer Gleichförmigkeit« (ATW, Kap. 1, 6). Er wird eingangs beschrieben als einer von den »mathematisch exakten Menschen, die – niemals in Hast, doch stets bereit – mit ihren Schritten und Bewegungen sehr ökonomisch umgehen.« (ATW, Kap. 2, 13) Sein Kleiderschrank ist ein Spiegelbild seiner Zukunftsplanung: Jedem Stück ist ein Datum zugeordnet, an welchem es »der Jahreszeit entsprechend, getragen werden sollte.« (ATW, Kap. 2, 16) Die Zukunft wird zu einer genau durchplanten Verlängerung der Gegenwart – »[e]s gibt keine unvorhersehbaren Ereignisse« (ATW, Kap. 3, 23). Gleichzeitig verlagert sich so der Fokus auf Planung und somit auf die Zukunft, die Gegenwart wird durchschritten, eine Vergangenheit hat Phileas Fogg nicht. Die wiederholten Vergleiche Foggs mit genau funktionierenden Uhrwerken (vgl. Kap. 2 und 3) sind paradigmatisch für ihn und seine Weltaneignung.

Diese Beschreibungen finden sich immer wieder auch in seinem Handeln wieder: »[K]ein Zwischenfall oder Unglück konnte ihn aus der Fassung bringen« (ATW, Kap. 9, 53), selbst bei sehr knapper Zeit erledigte er seine Aufgaben »mit jener Ruhe, die ihm niemals, unter keinen Umständen, abhanden kam.« (ATW, Kap. 32, 267) »[...] kein Rollen, kein Stampfen vermochte dieses wunderbar austarierte Räderwerk aus der Balance zu bringen. Und dann spielte er Whist.« (ATW, Kap. 9, 54) Dieses Spiel, »das so vorzüglich zu seinem Wesen passte«, war für ihn »ein Kampf gegen widrige Umstände, der ihm weder Bewegung noch große Ortsveränderungen abverlangte und der ihn niemals ermüdete« (ATW, Kap. 1, 8). Ein Spiel, das er auf seine Weltaneignung übertrug (☞ 3, 32). Fogg »reiste auch nicht, er beschrieb einen Kreis« wie ein »schwerer Körper, der [...] den rationalen Gesetzen der Mechanik folgte.« (ATW, Kap. 11, 67f.)

Um diesen »Kreis« bewältigen zu können, verließ sich Fogg auf angelsächsische Technik: einerseits auf Eisenbahnen, die bis auf die Strecke auf dem europäischen Festland in angelsächsischer Hand waren (von London zum Kanal, in Indien, in den USA, in Irland und dann nach London zurück) und andererseits auf englische

Ozeandampfer, die im *Bradshaw's* verzeichnet waren (*Mongolia, Rangoon, Carnatic* und *China*; ☞ 60). Selbst bei den drei ungeplanten Schiffsreisen (Hongkong-Shanghai mit der *Tankadère*, New York-Queenstown mit der *Henrietta* bzw. wohl auch Dublin-Liverpool) vertraute er britischen Kapitänen (John Bunsby, Andrew Speedy aus Cardiff) und/oder Schiffen.

Verweise auf den Raum der *Latinité* fehlen in *80 Tagen um die Welt* zwar weitgehend, trotzdem lassen sich einige Rückschlüsse auf die von Verne inszenierte lateinische Raum-Zeitlichkeit ziehen. Die Zugfahrt durch Frankreich und Italien wird nicht kommentiert. Lediglich bei der Beschreibung des geschäftigen Hongkongs – »als hätte sich eines der Handelsstädtchen aus den Grafschaften Surrey oder Kent durch die Erdkugel gebohrt« – wird ein freilich aussagekräftiger Vergleich versucht: »Hongkong übertrumpfte Macao als Handelsstadt« (ATW, Kap. 19, 139). In San Francisco, ein Viertel Jahrhundert vorher noch mexikanisch, »kam es ihm [Passepartout, S.D.] vor, als hätte er England nie verlassen«. Denn man sah »[k]eine Sombreros [...], keine federgeschmückten Indianer« (ATW, Kap. 25, 198). Bordeaux, das eigentliche Ziel des Kapitäns der *Henrietta*, musste ausgelassen werden, da es einen Umweg bedeutet hätte. Der Weg über Panama mit einer kurzen Zugstrecke kam wegen der Dauer erst gar nicht in Betracht (vgl. Otis 1867, 161–163), obwohl nach dem Erfolg des Suezkanals (1869 eröffnet) ein Kanal durch Mittelamerika, nicht zuletzt in Frankreich, wieder in den Fokus gerückt war. Aber: Das »metallene [...] Band« (ATW, Kap. 26, 205) durch die USA war – im Gegensatz zum früheren Durchreiten – mittlerweile schneller. Im sich bildenden Weltnetz erscheint das lateinische Europa fast und Lateinamerika gar nicht. Sie liegen abseits, sind auf dem Rückzug und/oder bedeuten Verzögerung.

Bezeichnenderweise trägt das einzige Schiff, das nur mit Windkraft (☞ 76) fährt, die *Tankadère*, einen französischen Namen. Bei ihr wird die Abhängigkeit von der Witterung der (chinesischen) Meere besonders betont (vgl. Kap. 21). Beim Blick in andere Werke von Jules Verne wird deutlich, dass *Latinité* auch dort Umwege, Verzögerung und ein nicht »ausreichendes« Ankommen im thermodynamischen Zeitalter bedeutete: In der frühen Kurzgeschichte *Ein Drama in Mexiko* (*Un drame au Mexique*), die Anfang der 1820er Jahre spielt, wird die fast unüberwindbare Natur Mexikos ins Zentrum gerückt. *Der Leuchtturm am Ende der Welt* (*Le phare du bout du monde*, 1905) beschreibt den letzten Winkel Argentiniens als »Ende der Welt«, als weltfern und den Naturgewalten ausgeliefert. In *Die Kinder des Kapitäns Grant* (*Les enfants du capitaine Grant*, 1867–68; ☞ 34) war der erste Anlaufpunkt bei der Suche nach Grant Patagonien. Vor allem die argentinische Pampa wird dort als Ödland beschrieben, geprägt von extremer Natur und Witterungen – und dem Fehlen von Technik: Die Suchenden durchleiden Gebirge, wilde Tiere, Hitze und Hochwasser, auf dem Pferd reitend. Eine technisch-thermodynamische Weltbeherrschung ist hier nicht in Sicht. Frankreich und v.a. Paris, exemplarisch in *Paris im 20. Jahrhundert* (*Paris au XX^e siècle*, geschrieben 1863), nehmen bei Verne wie auch in der *Latinité*-Debatte eine Sonder-, da Führungsrolle ein.

Besonders präsent ist das lateinische Element in *In 80 Tagen um die Welt* in Person des Dieners von Fogg (☞ 24): Passepartout wird nach der initialen Beschreibung des »bon anglais« als dessen Gegenentwurf gezeichnet: »Was nun Jean, genannt Passepartout betrifft, so war er ein echter Pariser aus Paris« (ATW, Kap. 2, 14). Er hatte eine bewegte Vergangenheit mit vielen unterschiedlichen Berufen wie Straßensänger und Seiltänzer. Er heuerte bei Fogg an »in der Hoffnung, dass [er] hier ein ruhiges Leben führen und alles Vergangene vergessen kann, nicht zuletzt den Namen Passepartout.« (ATW, Kap. 1, 10) »Sein braunes Haar stand etwas widerspenstig zu Berge« (ATW, Kap. 2, 14), er selbst war gesellig, lebensfroh und gegenwartsorientiert. Wie der Roman zeigt, ist sein Handeln im Gegensatz zu Fogg nicht streng rational geplant: Gegenüber Inspektor Fix plaudert er »vielleicht ein bißchen mehr [...], als er sollte« (ATW, Kap. 8, 46), in Aden schlendert er, »[s]einer Gewohnheit folgend [...] durch die Stadt« (ATW, Kap. 9, 58) und in Yokohama »ließ [er] das europäische Viertel hinter sich, ohne dass ihm der Zufall zur Hilfe gekommen wäre, und durchstreifte nun den japanischen Teil der Stadt« (ATW, Kap. 22, 174; ☞ 43). Er nimmt die bereisten Räume und deren Geschichte wahr und versucht nicht, sie »nur« zu überwinden. Er wird als der Reisende skizziert, der Fogg nicht ist. In Hongkong lebt er seine Eigenschaften aus und zeigt ein »allzu lebhaftes Interesse an seinem Herrn« und das hat Folgen (ATW, Kap. 19, 139): Er landet in einer Opiumhöhle (☞ 39). Nicht nur hier verzögerte er den Reiseplan (vgl. bspw. auch die Zwischenfälle in Bombay und Yokohama). Er lebt also eine Fogg fast diametral entgegengesetzte Raum-Zeitlichkeit (☞ 48): Auf den Hinweis von Mr. Fix, er müsse seine Uhr umstellen, entgegnet er: »Was? Ich soll meine Uhr anrühren?«, rief Passepartout entsetzt. »Niemals!« (ATW, Kap. 8, 47)

Diese nicht auf die Raum- und Zukunftsbeherrschung fokussierte *Latinité* schien im 19. Jahrhundert als Verzögerungselement nicht nur bei Verne den Anschluss an das Weltnetz zu verlieren – und damit zu Löchern in diesem Netz zu werden (vgl. z.B. Osterhammel 2008, 1010ff.). Bei Verne gewinnt die Auseinandersetzung der beiden Modelle dann noch eine andere Nuance: Fogg und seine Mitreisenden kehren auf dem Schiff *Henrietta* zurück, dessen Holz vollständig verfeuert wurde. Von der Weltreise übrig blieb der leblose Stahl als Inbegriff der Industrialisierung und der kalten, angelsächsischen Moderne. Gewonnen werden konnte die Wette dann aber nur, weil der Franzose Passepartout nach dem emotionalen Heiratsantrag der Inderin Aouda (mit dem Wechsel auf »Reibungen«, ATW, Kap. 2, 13f.) schnell laufen – nicht fahren – konnte, und weil Passepartout per Zufall einen kaum für möglich gehaltenen Rechenfehler des Mathematikers Phileas Fogg entdeckt hatte (vgl. Kap. 35–37). Alles nur ein Spiel?

55. Reisen und Taten des scharfsinnigen Gentleman Mr. Fogg aus London. Phileas Fogg und Don Quijote

MIRIAM LAY BRANDER

»Im Jahr 1872 wohnte in der Saville Row Nr. 7, Burlington Gardens, dem Haus, wo 1816 Sheridan gestorben war, ein gewisser Phileas Fogg...« (ATW, Kap. 1, 5). Diese Angaben zum Wohnort Phileas Foggs, mit denen Verne seinen Roman beginnt, stehen in auffälligem Kontrast zum berühmten Auftakt des *Don Quijote*: »In einem Dorfe von la Mancha, an dessen Namen ich mich nicht entsinnen kann, lebte unlängst ein Edler...« (Cervantes 1961, 39). Zwar enthalten beide Romananfänge je eine Zeit- und Ortsangabe, doch könnten diese hinsichtlich ihrer Genauigkeit nicht unterschiedlicher sein. Während der Erzähler von *In 80 Tagen um die Welt* den Ausgangspunkt seiner Geschichte präzise datiert und lokalisiert – die zeitlich und räumlich hochgradige Präzision der Reise Phileas Foggs scheint sich hier in der Erzählweise widerzuspiegeln –, hält der Erzähler im *Don Quijote* Ort und Zeit des Geschehens für so irrelevant, dass er sich nicht einmal daran erinnern kann.

Im Laufe der Lektüre wird der Leser von *In 80 Tagen um die Welt* immer wieder an den scharfsinnigen Edelmann Don Quijote von La Mancha erinnert. Da ist zunächst die Diener-Herr-Konstellation (☞ 24) in Verbindung mit einer zu erobernden Prinzessin, das Motiv der Reise sowie die Rettung anderer. Wie Quijote ist auch Phileas Fogg ein Einzelgänger und Eigenbrötler, der sich die Zeit mit Lesen vertreibt. Während sich Quijote den Ritterromanen seiner Zeit hingibt, vertieft sich Phileas Fogg in die Zeitung. Auf diese Weise hat er sich ein Wissen über die Welt angeeignet, das den Erzähler vermuten lässt, er sei bereits viel gereist. »Hatte er Reisen gemacht? Höchstwahrscheinlich. Denn niemand kannte sich auf der Weltkarte besser aus als er.« (ATW, Kap. 1, 6) Da Phileas Fogg jedoch London seit vielen Jahren nicht mehr verlassen hat, kommt der Erzähler zu dem Schluss: »Dieser Mann schien die ganze Welt bereist zu haben, zumindest im Geiste.« (ATW, Kap. 1, 8) Die Einschränkung »zumindest im Geiste« lässt annehmen, dass die bisherigen Reisen Phileas Foggs imaginärer Art sind und sich seine Vorstellung von der Welt, wie schon bei Don Quijote, nicht aus der Erfahrung speist, sondern aus der Lektüre.

Ähnlich verhält es sich mit dem Autor des Romans selbst. So hat auch Jules Verne die Länder, die er im Roman beschreibt, niemals selbst besucht. Die Darstellungen dieser Länder sind nichts anderes als Kompilationen von realen Reiseberichten, Reiseführern und Nachschlagewerken (vgl. Dehs 2009, 308). Darüber hinaus verdankt Jules Verne viele Inspirationen seinen systematischen und intensiven Zeitungslektüren. So findet sich am 2. Oktober 1872, dem fiktiven Abreiseda-

tum Foggs, in der *Times* eine Anzeige für eine Rundreise um die Welt in 90 Tagen. Laut Verne selbst war es jedoch eine Anzeige in der französischen Zeitung *Le Siècle*, die ihm die Idee für eine Rundreise in 80 Tagen gab (vgl. Dehs 2009, 309).

Wie dem auch sei, Jules Verne bezog den Stoff für seinen Roman nicht aus seiner eigenen Reiseerfahrung, sondern aus der Lektüre. Genauso konzipiert sich auch Phileas Fogg seine Wirklichkeit aufgrund dessen, was er in der Zeitung und in Reiseführern liest. So beruht seine Überzeugung, dass die Erde innerhalb von 80 Tagen zu umrunden sei, auf einer Berechnung des *Morning Chronicle*. Die übrigen Mitglieder des Reform Club versuchen vergeblich, ihm deutlich zu machen, dass es sich hierbei um einen idealen Zeitplan handle, der in der Realität nicht umzusetzen sei, genauso wie Don Quijotes Bedienstete und der Dorfpfarrer vergeblich versuchen, Don Quijote von der Irrealität seiner Ritterideale zu überzeugen. Wie Don Quijote nimmt Phileas Fogg das, was er liest, für bare Münze und richtet sein Handeln danach aus. Beide geben sich schon bald nicht mehr mit den imaginären Reisen und Abenteuern, die ihnen die Lektüre bietet, zufrieden, sondern fassen den Entschluss, das Gelesene in die Tat umzusetzen.

Die Mission der beiden Helden Phileas Fogg und Don Quijote beruht also auf einer Konzeption der Welt, die sie aus der Lektüre gewonnen haben. Allerdings unterscheiden sich ihre Bezugsquellen in einem entscheidenden Punkt: Während sich Don Quijote mit den Ritterromanen an fiktionalen Texten orientiert, lässt sich Phileas Fogg von Gebrauchstexten leiten. Neben der Berechnung des *Morning Chronicle* dient ihm *Bradshaws Kursbuch und Reiseführer für den Kontinent*, das er stets unter dem Arm trägt, als Textgrundlage seiner Reise (vgl. ATW, Kap. 4, 28; vgl. auch ATW, Kap. 32, 263; ¶ 5). Die im *Bradshaw* enthaltenen Fahrpläne von Zügen und Dampfern genießen sein vollstes Vertrauen und lassen ihn selbst in scheinbar ausweglosen Situationen gelassen auftreten: »Während Passepartout sich also nicht traute, den Lotsen zu fragen, konsultierte Mr. Fogg einfach seinen *Bradshaw* und erkundigte sich dann auf seine ruhige Art bei dem Mann, ob er wisse, wann das nächste Schiff von Hongkong nach Yokohama gehe.« (ATW, Kap. 18, 136)

Dass die Expedition Don Quijotes zum Scheitern verurteilt ist, liegt daran, dass er ein Textgenre als Leitfaden verwendet, das der Unterhaltung und Zerstreuung, nicht aber der praktischen Nachahmung dient. Anders verhält es sich bei Phileas Foggs Reisetexten: Sowohl die Annonce im *Morning Chronicle* als auch *Bradshaws Kursbuch* sind nicht fiktionale Erzählungen von Reisen, sondern zweckgerichtet, das heißt, die in ihnen geschilderten Itinerare sind darauf angelegt, praktisch nachvollzogen zu werden. Jules Verne lässt seinen fiktionalen Helden das tun, was er selbst nicht tat: das in Reiseführern und Zeitungen Gelesene realisieren. Damit reflektiert er die Entstehungsbedingungen seines Romans. Verne ahmt das seinerseits Gelesene nach, indem er es zu einer fiktionalen Geschichte verarbeitet. In dieser Geschichte lässt er Phileas Fogg an seiner Statt die Reisen antreten, die er selbst nie gemacht hatte.

Die Ritterbücher Don Quijotes und die Reisetexte Phileas Foggs gehören zwei verschiedenen Untergattungen der Reiseliteratur an. Erstere sind fiktionale Berichte von Reisen in imaginären Räumen, letztere sind dem Reiseführer zuzurechnen, der sich seit der Romantik als eigenständige Gattung etabliert hatte (zu einer Geschichte der Reiseliteratur vgl. Gorsemann 1995). Aus der Unterschiedlichkeit der beiden Bezugsquellen hinsichtlich ihres Fiktionalitäts- bzw. Realitätsgehalts ergibt sich ein jeweils bestimmtes Verhältnis der beiden Helden zur Wirklichkeit. Der Versuch Don Quijotes, die fiktionale Welt seiner Ritterbücher auf die ihn umgebende Realität zu projizieren, führt zu einer unüberwindbaren Kluft zwischen dem, wie er sich die Welt vorstellt, und dem, wie sie tatsächlich ist, zwischen dem Idealen und dem Realen. Diese Opposition wurde auch von Cervantes-Kritikern zur Zeit Vernes als überzeitliche Komponente des *Quijote* betrachtet (vgl. Revilla 1905, 123). Die Übertragung gewisser, aus der Lektüre gewonnener Ideale in eine unbefriedigende Realität haben im 19. Jahrhundert bereits Flaubert in *Madame Bovary* und Balzac mit den beiden Freunden Lucien und David in *Verlorene Illusionen (Les illusions perdues)* aufgegriffen. Während diese Ideale in den genannten Beispielen, wie auch im *Don Quijote*, aufgrund der Diskrepanz zwischen Bezugsquelle und Realität jedoch zum Scheitern verurteilt sind, gelingt es dem Helden von *In 80 Tagen um die Welt*, seine Idealvorstellungen zu realisieren und dies aus dem einfachen Grund, dass die von ihm gewählten Textgrundlagen mit der Wirklichkeit kompatibel sind, ja dass sie sogar darauf abzielen, praktisch umgesetzt zu werden. Der Gegensatz zwischen Ideal und Realität, der den romantischen Leser kennzeichnete, weicht dem Begriffspaar von Projekt und Umsetzung. Allerdings unterliegt auch das Vorhaben Phileas Foggs einer Illusion. Diese besteht im unerschütterlichen Glauben an die Unfehlbarkeit der Maschine, an ihre Resistenz gegenüber technischen Defekten, menschlichem Versagen und der Natur. Weder das Ende der indischen Bahnstrecke inmitten des indischen Urwaldes, das ihn zwingt, per Elefant weiter zu reisen, noch weitere Vorfälle, durch die sich der Zeitplan der Reise verzögert, können Phileas Fogg von seinem Glauben abbringen, dass die Erde in 80 Tagen zu umrunden sei. Mithilfe hoher Geldsummen erkaufte er sich den Zugang zu immer anderen Verkehrsmitteln und erst als er mit fünf Minuten Verspätung am Londoner Bahnhof eintrifft, muss er einsehen, dass die Berechnung des *Morning Chronicle* nicht alle Zwischenfälle antizipieren konnte. Auch Don Quijote sieht seine Verblendung am Ende des Romans ein. Im Gegensatz zu *In 80 Tagen um die Welt* bleibt es hier allerdings bei der Desillusionierung. Es greift keine höhere Gewalt ein, die seinen Glauben an die Ritterideale wieder herstellen könnte. Demgegenüber kommt Phileas Fogg ein *deus ex machina* zu Hilfe, nämlich der Effekt der Erdrotation auf die Zeitmessung. Die Maschine, in diesem Fall die Uhr, erweist sich somit als noch stärker, als Phileas Fogg dies vermutet hätte und versetzt so nicht nur die Maschinenskeptiker, sondern auch ihren treuesten Verfechter in Staunen.

Don Quijote glaubt an eine längst vergangene Welt, die es dazu in der von ihm imaginierten Form nie gegeben hat. Phileas Fogg hingegen geht mit der Zeit: Er

nimmt die Möglichkeiten wahr, die ihm die moderne Technik bietet. Hierin wird der radikale Bruch deutlich, den die Generation Vernes mit der Romantik vollzogen hat. Wurde Don Quijote in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Held verehrt, der an der Schwelle zu einer neuen Epoche die Werte einer idealen, vergangenen Welt überzeugt vertritt (vgl. Kaiser 1998, 9–10), so steht Phileas Fogg für den Fortschrittsoptimismus und die Technikeuphorie gegen Ende des Jahrhunderts. Führt die Illusion Don Quijotes zu einer Mythisierung von Orten – so wird etwa eine Schenke am Wegrand für den sinnreichen Junker zum Schloss –, zeigt sich bei Verne eine Mythisierung von Fortbewegungsmitteln. Nicht mehr in heroische Ritterwelten flüchtet sich der Zerstreung suchende Geist, sondern in die Welt von Dampfern (☞ 60) und Eisenbahnen (☞ 69). An die Stelle von Burgen und Zauberern ist das Phantasma der Maschine getreten.

56. Jules Verne und Hegel

PETER SLOTERDIJK

Was globalisierter Verkehr will und bedeutet, hat kaum jemand treffsicherer und unterhaltsamer zu veranschaulichen gewußt als Jules Verne in seinem satirischen Erfolgsroman *Le tour du monde en quatre-vingts jours* aus dem Jahr 1873. Das Buch bietet, dank seiner galoppierenden Oberflächlichkeit, eine Momentaufnahme aus dem Prozeß der Moderne als Verkehrsrevolution. Es illustriert die quasihistorisch-philosophische These, daß es der Sinn moderner Verhältnisse sei, den Verkehr weltweit zu trivialisieren. Nur in einem globalisierten Ortsraum lassen sich die neuen Mobilitätsbedürfnisse organisieren, die den Warenverkehr ebenso wie den Personentransport auf die Basis von ruhigen Routinen stellen (☞ 27). Wo der Verkehr als Inbegriff reversibler Bewegungen auch auf Langstrecken zu einer zuverlässigen Institution ausgebaut ist, dort wird es schließlich gleichgültig, in welche Richtung eine Weltumrundung unternommen wird. Es sind eher äußere Zufälle, die den Helden von Jules Vernes Roman, den Engländer Phileas Fogg, Esquire, und seinen beklagenswerten französischen Diener, Passepartout, dazu bewegen, die Fahrt um die Erde in achtzig Tagen auf der Ostroute zu bewältigen. Es steckt dahinter zunächst nicht mehr als eine Zeitungsmeldung (☞ 4), die besagte, der indische Subkontinent sei durch die Eröffnung des letzten Teilstücks der Great Indian Peninsular Railway zwischen Rothal und Allahabad in bloß drei Tagen durchquerbar geworden. Daraus konstruierte ein Journalist von einer Londoner Tageszeitung den provozierenden Artikel, der den Anlaß zu Phileas Fogs Wette mit seinen Whist-Freunden vom Reform-Club geben sollte. Worüber Fogg mit seinen Club-Partnern die Wette abschließt, ist im Grunde nur die Frage, ob die touristische Praxis imstande sei, die Verheißungen der touristischen Theorie wahrzumachen. Der folgenschwere Aufsatz im *Morning Chronicle* enthielt nicht mehr als eine Aufstellung der Zeitspannen, die ein Reisender würde veranschlagen müssen, um von London um die Welt herum nach London zu gelangen. Daß diese Kalkulation auf der Hypothese einer Reise nach Osten beruhte, entsprach, neben der gewachsenen britischen Affinität zum indischen Teil des Commonwealth, einer aktuellen Thematik der Epoche: Die Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869 hatte eine europaweite Sensibilisierung für das Thema Beschleunigung im Weltverkehr erzeugt und unwiderstehliche Anreize für die dramatisch verkürzte Ostroute geschaffen. Wie der Verlauf von Fogs Reise bezeugt, handelt es sich hier längst um einen vollständig gewesteten Osten, der mit all seinen Brahmanen und Elefanten nicht mehr bedeutet als ein beliebiges Bogenstück auf dem ortsräumlich dargestellten und verkehrstechnisch disponibel gemachten Planeten. [...]

Es ist die Botschaft Jules Vernes, daß es in einer technisch gesättigten Zivilisation keine Abenteuer mehr gibt, sondern nur noch Verspätungen (☞ 54). Darum

legt der Autor Wert auf die Beobachtung, daß sein Held keine Erfahrungen macht. Herrn Foggs imperiales Phlegma muß sich durch keine Turbulenz beirren lassen, weil er als Globalreisender dem Lokalen keinen Respekt mehr zollt. Nach der Herstellung von Umrundbarkeit ist die Erde für den vollendeten Touristen selbst auf den fernsten Schauplätzen nur noch ein Inbegriff von Situationen und Bildern, von denen die Tageszeitungen, die Reiseschriftsteller und die Enzyklopädien längst ein kompletteres Bild geliefert haben. Es versteht sich also, warum die sogenannte Ferne dem kühlen Herren kaum eines Blickes wert ist. Welche Zwischenfälle sich auch ereignen, ob eine Witwenverbrennung in Indien oder ein Indianerüberfall im amerikanischen Westen, es kann sich im Prinzip nie um etwas anderes handeln als um Vorgänge, über die man als Mitglied des Londoner Reform Clubs besser informiert ist als der involvierte Tourist an Ort und Stelle. Wer unter solchen Bedingungen reist, tut dies weder zum Vergnügen noch aus geschäftlichen Gründen, sondern der Bewegung als solcher zuliebe; *ars gratia artis; motio gratia motionis*.

Seit den Tagen des Giovanni Francesco Gemelli Careri (1651 bis 1725) aus Kalabrien, der aus Verdruß über Familienstreitigkeiten in den Jahren 1693 bis 1697 eine Weltumrundung unternahm, ist der Typus des Weltreisenden ohne Geschäft, mithin der Tourist, eine im Spielplan der Moderne etablierte Größe; sein *Giro del Mondo* gehört zu den Gründungsdokumenten einer Literatur der Globalisierung aus privater Laune. Auch Gemelli Careri lehnte sich spontan an den Habitus des Entdeckers an, der glaubte, ein Mandat des Zeitgeistes zu besitzen, zu Hause von seinen Erfahrungen draußen zu berichten; seine mexikanischen Beobachtungen und seine Schilderung der Pazifikpassage galten noch Generationen später als ethno-geographisch respektable Leistungen. Wenn sich spätere Generationen einem eher subjektiv geprägten Berichtstil zuwendeten, so blieb die Liaison von Reisen und Schreiben bis ins 19. Jahrhundert unangetastet. Noch 1855 konnte das Brockhausche *Conversationslexicon* konstatieren, einen Touristen nenne man »einen Reisenden, der keinen bestimmten, z.B. wissenschaftlichen Zweck mit seiner Reise verbindet, sondern nur reist, um die Reise gemacht zu haben und sie dann beschreiben zu können.«

Bei Jules Verne hingegen hat der Weltreisende auch seinem dokumentaristischen Beruf entsagt und ist zum reinen Passagier geworden, das heißt zu einem Kunden von Transportdiensten, der dafür bezahlt, daß seine Reise *keine* Erfahrung wird, von der danach noch die Rede sein müßte. Die Weltumrundung ist ein Sport und keine philosophische Lektion, ja nicht einmal mehr Teil eines Erziehungsprogramms. Auch was die technologische Seite anbelangte, war Jules Verne im Horizont des Jahres 187[3] kein Visionär; in Rücksicht auf die ausschlaggebenden Verkehrsmittel, Eisenbahn und Schraubendampfer, die Hauptmotoren der Transportrevolution im mittleren und späteren 19. Jahrhundert, entsprach die Reise seines Helden exakt dem Stand der Kunst, apathische Engländer von A nach B und zurück zu bringen. Nichtsdestoweniger haften an der Figur des Phileas Fogg prophetische Züge, sofern er als Prototypus des buchstäblich blinden Passagiers auf-

tritt, dessen einziger Bezug zu den vorbeigleitenden Landschaften in seinem Durchquerungsinteresse besteht. Der stoische Tourist bevorzugt es, bei geschlossenen Fenstern zu reisen; als Gentleman beharrt er auf seinem Recht, nichts für sehenswert halten zu müssen; als Apathiker lehnt er es ab, Entdeckungen zu machen. Diese Attitüden kündigen ein Massenphänomen des 20. Jahrhunderts an, den hermetischen Pauschalreisenden, der überall umsteigt, ohne irgendwo etwas wahrzunehmen, was anders aussähe als die Prospekte. Fogg ist das vollendete Gegenteil seiner typologischen Vorgänger, der Weltumsegler und Geographen im 16., 17. und 18. Jahrhundert, für die jede Ausfahrt mit der Erwartung von Entdeckungen, Eroberungen und Bereicherungen verbunden war. Diesen Erfahrungsreisenden folgten vom 19. Jahrhundert an die romantischen Touristen auf dem Fuß, die in die Ferne führen, um sich durch Eindrücke aufwerten zu lassen.

Unter den impressionistischen Reisenden unseres Jahrhunderts hat es der Kulturphilosoph Hermann Graf Keyserling durch seine Reisenotizen (Keyserling 1980) zu einem gewissen Ruhm gebracht; er absolvierte seine große Runde durch die Weltkulturen in dreizehn Monaten als eine Art von hegelianischem Experiment – Erleuchtung durch verzögerte Rückkehr in die deutsche Provinz. Phileas Fogg ist gegenüber Keyserling deutlich im Vorteil, weil er nicht mehr so tun muß, als sei für ihn bei der Fahrt ums Ganze noch etwas Wesentliches zu lernen. Jules Verne ist der bessere Hegelianer, da er begriffen hatte, daß in der eingerichteten Welt keine substantiellen Helden mehr möglich sind, sondern nur noch Helden des Sekundären: Was Fogg verbleibt, ist ein Heroismus der Pünktlichkeit. Lediglich mit seinem Einfall, auf der Atlantikpassage zwischen New York und England in Ermangelung von Kohlen die Holzaufbauten des eigenen Schiffs zu verfeuern, rührte der stoische Engländer für einen Moment noch einmal an das originale Heldentum und gab der Idee des Selbstopfers für die kommende Ordnung eine Wendung, die dem Geist des Industriezeitalters entsprach. Ansonsten beschreiben Sport und Spleen den letzten Horizont in der eingeräumten Welt. Keyserling hingegen streift die Lächerlichkeit, wenn er wie eine verspätete Personifikation des Weltgeistes die Erde umrundet, um »zu sich« zu kommen – sein Motto heißt dementsprechend komisch: »Der kürzeste Weg zu sich selbst führt um die Welt herum.« Aber wie sein Buch zeigt, kann er keine notwendige Erfahrung machen, sondern nur Impressionen sammeln.

57. In 80 Tagen um Berlin

SVEN PÖTTING

Die zivilisierte Menschheit, so erklärt der Geograph Carl Ritter 1852, sei im Begriff, sich von den Beschränkungen des Raums freizumachen und befinde sich an der Schwelle zum Zeitalter einer universellen planetarischen Kultur. Jules Verne nimmt 25 Jahre später das von Ritter vorausgesagte »Schrumpfen der Welt« wörtlich und beschreibt es in dem Szenario zu einer seiner weniger bekannten phantastischen Geschichten mit einer gehörigen Portion Ironie: Ein Komet streift die Erde, reißt den Fels von Gibraltar sowie einen Teil des Mittelmeerraumes samt seiner Bewohner mit sich und zieht weiter seine Bahnen durch das Sonnensystem. Eine Gruppe von überlebenden Europäern gründet auf dem Trabanten eine Zweckgemeinschaft und erforscht ihren neuen Lebensraum. Dieser kann mit einem Schiff binnen weniger Tage umrundet, in Kältephasen sogar mit Schlittschuhen durchmessen werden. Geo- und biopolitische Friktionen werden – abgesehen von friedlich bleibenden imperialistischen Rivalitäten mit britischen Soldaten – zwischen den Kolonisten überwunden. Als Schicksalsgemeinschaft können die Bewohner schließlich, trotz primitivster Werkzeuge und Instrumente, aber mit Hilfe exakter naturwissenschaftlicher Kenntnisse, eine zweite Kollision zwischen dem Kometen und der Erde nutzen, um in ihre Heimat zurückzukehren.

Zum Zeitpunkt der Publikation von *Reise durch die Sonnenwelt* (*Hector Servadac – Voyages et aventures à travers le monde solaire*, 1877; vgl. RS 1967/1984) ist das Weltall noch ein Raum voller Weite und unerforschter ›Leerstellen‹. Auffällig ist eine Leerstelle, die der Autor auch mit Hilfe seiner Phantasie scheinbar nicht zu füllen vermag: abstraktes und theoretisches planetarisches Wissen wird zwar unter Beweis gestellt, aber an keiner Stelle gibt es sprachliche Bilder für den Blick auf den ganzen Erdball aus der kosmischen Außenperspektive.

Der 1877 unvorstellbare und damit unbeschreibbare Blick auf den Globus ist heute, wo medial vermittelt, die Ansicht jeden Ortes der Welt von fast jedem Ort der Welt möglich ist, selbst unvorstellbar geworden. Auch die Art und Weise, wie zu Beginn der Jules Verne-Adaption *Around the world in 80 days* aus dem Jahr 2004 Raum und Zeit aufgehoben werden, ist kaum noch überraschend. Schon vertraut mit dem Erlebnis einer Fahrt in einem Simulator im Vergnügungspark, ähnlich funktionierenden Computerspielen oder 3D-Modellen, lässt sich der Zuschauer, der schon längst nicht mehr ›bodenständig‹ ist, auf einen rasanten ›Flug‹ durch die Lüfte mitnehmen. Als Hybrid aus Reisendem, Flugobjekt und Kamera wird er sinnlich in die Bildwelt eingewoben und navigiert durch die Wolken. Die Richtung wird ihm dabei vorgegeben.

Solch ein virtuelles ›Er-Fahren‹ des Raums aus subjektiver Perspektive wird im Fachjargon *movie-ride* genannt. Als der Name einer Produktionsfirma auftaucht, scheint der Zuschauer den Schriftzug fliegend zu durchbrechen, denn er löst sich in kleine Wölkchen auf. Dann erscheint der Name des Regisseurs, Frank Coraci, der auch durchbrochen und schließlich durch den Namen des Hauptdarstellers – Jackie Chan – ersetzt wird. Dies setzt sich fort, bis alle Hauptbeteiligten des Films namentlich genannt worden sind. Populär wurde diese Ästhetik im Spielfilm durch den ersten *Star-Wars*-Film und taucht seither in regelmäßigen Abständen in verschiedensten Varianten, wie auch in verschiedensten Genres wieder auf. Beim *movie-ride* schwindet die Grenze zwischen der wirklichen Welt und der virtuellen auf der Leinwand allmählich, er ist also nichts anderes als die Einladung an den Zuschauer, sich aus seiner realen Welt in die Welt des Bildes zu begeben, in ›einen Film zu gehen‹. Dieses Gefühl imaginär-leiblich in die Atmosphäre des Geschehens eingebunden zu werden, sozusagen direkt durch die Oberfläche der Leinwand in die diegetische Welt eingedrungen zu sein, wird dadurch verstärkt, dass ›der Zuschauer‹ unmittelbar nach der Landung von einem Polizisten erblickt wird, der sich nun autoritär Angesicht in Angesicht vor ihm postiert. In Großaufnahme ist zu sehen, wie der Ordnungshüter mittels einer Trillerpfeife seine Kollegen alarmiert. Nach dem Bruchteil einer Sekunde – noch bevor der Zuschauer tatsächlich befürchten könnte, das Auslösen eines Großeinsatzes würde ihm gelten – wendet er sich wieder ab und verschwindet aus dem Bildfeld. Die Bewegung findet ausschließlich vor der Kamera statt. Nur wenige Augenblicke später ist zu erkennen, wie eine verdächtige Person das Fenster eines repräsentativen Gebäudes durchbricht, aus dem zweiten Stock springt, aber durch einen einfachen, wie auch genialen Trick unverletzt bleibt. Mit einer Mischung aus Slapstick-Komik und Artistik kann dieser Mann, der durch seinen Auftritt als Haupthandlungsträger etabliert wird, sich vor dem ihn verfolgenden Großaufgebot von Polizisten retten. Die Kamera folgt nun den Bewegungen des Flüchtenden, der von Jackie Chan dargestellt wird. Erst jetzt ändert sich die Perspektive, aus der die weitere Geschichte erzählt wird.

Doch wie orientiert sich der Betrachter nach dieser Exposition mit Überraschungseffekt im illusionären Raum? Er weiß, dass er sich in der englischen Hauptstadt befindet. Doch woher? Zunächst einmal kann er seine Kenntnisse des Realraumes anwenden. Bei seinem rasanten Sturzflug streift er den berühmten Uhrenturm am Palace of Westminster, der nach seiner größten Glocke oft nur »Big Ben« genannt wird und ein prominentes Stadtdenkmal darstellt, ein Motiv, das mit London konnotiert wird und das Image der Stadt mitprägt. Zweitens ist er mittels Presstexten oder Filmgesprächen darüber informiert, dass es sich um eine Adaption des Romans *In 80 Tagen um die Welt* handelt. Hat er auch nur die ersten Zeilen des Buches gelesen und setzt er voraus, dass die Adaption mehr oder weniger werkgetreu ist, besteht kein Zweifel mehr an der Verortung. Anhand präziser Angaben kann er sich ohne Probleme orientieren und weiß auch, dass er durch die Zeit gereist ist.

Im Jahre 1872 wohnte in der Saville Row Nr. 7, Burlington Gardens, [...] Phileas Fogg. Dieser Gentleman zählte zu den wunderlichsten und meistbeachteten Mitgliedern des Londoner Reform Clubs, obwohl er es als seine Pflicht zu betrachten schien, niemals durch irgendetwas aufzufallen. [...] Passepartout – es hatte soeben halb zwölf geschlagen – war also ganz allein in dem Haus in der Saville Row. Sogleich nahm er das ganze Gebäude gründlich in Augenschein, vom Keller bis zum Speicher. Dieses reinliche, ordentliche, puritanische Haus war leicht in Ordnung zu halten und sagte ihm zu. Es kam ihm vor wie ein schönes Schneckenhaus, nur dass es mit Gas beheizt und beleuchtet wurde. [...] »Das lass ich mir gefallen! Das lass ich mir gefallen!« murmelte Passepartout. (ATW, Kap. 1/2, 5/15)

Der direkte Stil der Erzählung, gepaart mit der Beobachtung des Handelnden und seiner Bewegung im halbsubjektiven Blick, wirkt dabei ›filmisch vor dem Film‹. Die Art und Weise, wie die Welt des exzentrischen englischen Adligen im 1873 erschienenen Roman erzählerisch greifbar gemacht wird, mutet, noch bevor bewegte Bilder um die Jahreswende 1895/96 erstmals öffentlich vorgeführt werden, bereits an einen Film an.

Bezeichnet werden diese ›Tricks‹ – sowohl in Film als auch in Literatur –, mit denen der Rezipient in das Geschehen eingebunden werden soll, als ›Eintauchen‹, als Immersion in ein fiktionales Gebilde. Der Filmtheoretiker Béla Balázs schrieb bereits 1930: »Die Kamera nimmt mein Auge mit. Mitten ins Bild hinein. Ich sehe die Dinge aus dem Raum des Films. Ich bin umzingelt von den Gestalten des Films und verwickelt in seine Handlung, die ich von allen Seiten sehe.« (Balázs 2001, 15) Natürlich ist es so, dass der Rezipient auch bei der Erfahrung einer gefühlten Präsenz im künstlich erzeugten Raum und intensivster Absorption seiner Aufmerksamkeit durch das Filmgeschehen eindeutig *nicht* glaubt, dass die filmisch konstruierte Welt real sei. Aber die Kluft zwischen realem Raum und virtueller Welt ist verringert. Durch einen weiteren Trick wird sie im Filmbeispiel noch einmal minimiert: Wird zunächst das Gefühl vermittelt, der *movie-ride* der Vorspannsequenz ende mit einem jähen Absturz auf die Erde, die identifikatorische Involvierung des Rezipienten würde durch einen Nervenkitzel noch einmal verstärkt werden, erscheint es kurz vor der Landung so, als würde der Zuschauer in eine Karte navigiert werden, wie sie aus der medialen Praxis des ›Geobrowsing‹ bekannt ist und mittels der wir heute vielfach unsere Geographiekennnisse organisieren. Die Leinwand wird zum Monitor, die Stadtmorphologie von London erscheint erkennbar, das Stadtbild scheint aus einem Mosaik aus einzelnen Satellitenbildern und Luftaufnahmen zusammengesetzt zu sein. Eher als ein Absturz wird das ›Einloggen in eine navigatorische Plattform‹, ein Zoom einer virtuellen Kamera auf einen bestimmten, vormarkierten Punkt simuliert. Google Earth, der populärste der Geobrowser, gibt mit immer weiteren Versionen mit Verfeinerungen der Software – aktuell mit dem umstrittenen Google-Street-View oder der Möglichkeit, 3D-Objekte und Texturen aus einer subjektiven Perspektive zu betrachten – das Versprechen, reale Virtualität statt vir-

tueller Realität zu zeigen. Das Verwenden dieser Ästhetik verleiht auch dem Gezeigten im Filmbeispiel Autorität. Der Zuschauer suspendiert seine Realitätsüberprüfung und akzeptiert unhinterfragt die Information, er befinde sich in London. Sollte er aber zufälligerweise und einmal ohne Vorwissen eine in Berlin angebotene »Video Bustour« zum Thema »Filmstadt Berlin« wahrnehmen, wird er überrascht sein. Zu Beginn der Tour wird er mit einzelnen Szenen aus *Around the world in 80 days* konfrontiert. Die Stadt London ist in Frank Coracis Film nur eine Maske. Unter ihr kommen als heimlicher Protagonist die deutsche Hauptstadt mit ihren Stadtsymbolen zum Vorschein: Der Deutsche Dom darf die Bank of England spielen – aus der in der eingangs analysierten Sequenz Passepartout fliehen kann –, das Schauspielhaus mimt die Royal Academy of Science, Teile des Französischen Doms dienen als Kulisse für den Reform Club. Es ist eine vergnügliche Erfahrung bei der Touristentour, Original und Illusion (innerhalb der Illusion, die der Kinofilm darstellt) überlagert zu sehen, Phileas Fogg und Passepartout im Bus durch ein fiktives London laufen zu sehen, während draußen vor den Fenstern der Gendarmenmarkt so tut, als sei nichts gewesen. Unter den Linden ist man dann auch gleich in Paris, wo das Zeughaus als Double für Frankreichs Hauptstadt fungiert. Fast schon erstaunlich wirkt es da, dass Fogg laut Roman am 2. Oktober 1872 in London abgefahren und am 3. Oktober erst in der Metropole an der Seine angekommen ist. *Around the world in 80 days* ist ein typisches Produkt, wie es mit dem Hollywoodkino identifiziert wird. Ein solcher Blockbuster wird aber nicht nur global konsumiert, vielmehr entsteht er auch als Gewebe internationaler Austauschbeziehungen und überschreitet jegliche Grenzen. In diesem Fall verweist er visuell unter anderem auf das asiatische Kino und stellt so ein Amalgam aus verschiedenen internationalen Filmtraditionen dar. Er wartet mit dem aus Hongkong stammenden Jackie Chan als Hauptdarsteller auf und rekrutiert den Rest der Schauspielerriege aus England, Belgien oder den USA. Der veranschlagte Etat von etwa 110 Millionen Euro konnte nur durch die Zusammenarbeit von deutschen, US-amerikanischen, irischen und britischen Produzenten aufgebracht werden. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die 80 (!) Tage dauernden Dreharbeiten auch solche topographischen Schizophrenien hervorgebracht haben. *Around the world in 80 days* von Frank Coraci wird aber wohl keine tieferen Spuren in der Filmgeschichte hinterlassen. Als Hybrid, bei dem bereits offene und verdeckte Zitate zu finden sind, die Anleihen an Komödien, Science-Fiction-, Historien-, Abenteuer-, Martial-Arts- oder Fluchtfilme umfassen (um nur die in den ersten zehn Minuten des Films aufgegriffenen Genres zu nennen), bleibt er genauso unentschieden wie bei der Gestaltung der *story*, aus der gleich mehrere Spielfilme zu konstruieren wären.

58. *In 80 Tagen um die Welt* auf der Bühne

VOLKER DEHS

Der Deutsch-Französische Krieg und der nachfolgende Bürgerkrieg im Paris des Jahres 1871 hatten Hetzels Verlag vorübergehend zahlungsunfähig werden lassen und dessen Hausautor Jules Verne veranlasst, sich anderweitig nach einem sichereren Einkommen umzuschauen. So nahm er zunächst seine ehemalige Börsenarbeit wieder auf und wandte sich erneut seiner Leidenschaft – dem Theater – zu, der er 1862 entsagt hatte. Sein Einakter *Die gebrochenen Strohhalme* (*Les Pailles rompues*, 1850) wurde 1871–72 erfolgreich am Gymnase wieder aufgenommen, ein befreundeter Theaterdirektor machte ihn mit dem leidlich erfolglosen Bühnenschriftsteller Edouard Cadol (1831–1898) bekannt und schlug ihn zur Zusammenarbeit an einem Spektakelstück vor. Nachdem sich eine Bearbeitung seines Romans *Reisen und Abenteuer des Kapitän Hatteras* (*Voyages et aventures du capitaine Hatteras*, 1866) zerschlagen hatte, griff Jules Verne auf die Idee zu einer Erdumrundung in 80 Tagen zurück: Den Anstoß dazu hatte er einem Zeitungsartikel entnommen, der seit 1869 in verschiedenen Publikationen immer wieder nachgedruckt wurde, zur Schlusspointe war er von Edgar Allan Poes Kurzgeschichte »Three Sundays within a week« angeregt worden.

Die Zusammenarbeit mit Cadol scheint nach den nur unvollständig erhaltenen Dokumenten (vgl. Dehs 2005b) folgendermaßen abgelaufen zu sein: Verne lieferte die Grundidee, nach der gemeinschaftlich ein detaillierter Plan entwickelt wurde; Verne schrieb stückweise den Plan der einzelnen Szenen, die von Cadol ausgearbeitet und von Verne schließlich korrigiert oder abgesehnet wurden. Verne hatte sich das Recht vorbehalten, denselben Plot für einen Roman zu nutzen, der zeitgleich zum ersten Theaterstück entstand. Ein später von Cadol lancierter Zeitungsartikel berichtet davon, dass diese Zusammenarbeit alles andere als harmonisch verlief:

Es war unmöglich, zwei unterschiedlichere Naturen zusammenzubringen als diese beiden für ihre gerade begonnene Zusammenarbeit, wie sie bald selbst feststellten. Es gab keinen Gedanken, kein Gefühl, keine Meinung und keine Vorliebe des einen, der nicht vollständig und aus Prinzip gegen diejenigen des anderen stand. Bis hin zu unbedeutenden Kleinigkeiten konnten sie nie übereinkommen, außer in ihrer Sturheit, die bei beiden gleich groß war. (Oswald 1874)

Verne selbst setzte schon sehr bald mehr Ehrgeiz in seinen Roman und schrieb Hetzel im April 1872: »Ich muss nicht eigens erwähnen, dass ich keinen Gedanken an ein Theaterstück verschwende und dass ich für das Buch häufig von der Gliede-

nung abweiche, die Cadol und ich festgelegt hatten. Mir war nie klarer, wie sehr sich ein Buch von einem Theaterstück unterscheidet« (K 1999, 165–166).

Während der Roman im November 1872 zum Vorabdruck in der Tageszeitung *Le Temps* bereit lag, war Cadols Theaterstück von den Direktoren des Théâtre du Châtelet abgelehnt worden. Cadol visitierte nun eine kleinere Bühne an, das Théâtre de la Gaité, an dessen Dimensionen er das Stück anpassen musste. Diese Neubearbeitung fand von 1872 bis 1873 statt, während der Roman mit seinem Vorabdruck und seiner Buchausgabe einen nachhaltigen Sensationserfolg erlebte. Zugleich autorisierte er zusammen mit Verne einen Kollegen, Emile de Najac, noch eine dritte Bühnensfassung für die Erfordernisse der US-amerikanischen Theater einzurichten. Keines dieser drei Stücke wurde aufgeführt, erhalten geblieben ist nur die zweite Version von Cadol, die sich als korrigierte Kopistenabschrift in Privatbesitz befindet.

Der Vergleich zwischen diesem Stück und dem Roman zeigt, dass Verne ungefähr 30 längere oder kürzere Dialoge (die so wohl noch aus der ersten Fassung stammen) kaum verändert in sein Buch übernommen hat; zugleich weisen beide große Unterschiede in Handlungsverlauf und Personendarstellung auf. Phileas Fogg ist weniger maschinenhaft, zeigt großzügiger Gefühle und verliebt sich bereits im Verlauf der Handlung leidenschaftlich in Aouda. In *Fix*, über dessen Mission er frühzeitig im Bilde ist, hat Fogg nicht nur einen Verfolger, sondern einen eifersüchtigen Rivalen, der sich durch Erpressung Aoudas Liebe sichern will. Der Schluss findet nicht mit Fogs Eintreffen im Reform Club statt, sondern erfolgt in einem tumultuösen Auftritt am Londoner Bahnhof: Vernes effektvoller Pointe steht bei Cadol ein fast absurd wirkendes Durcheinander gegenüber. Während Verne ökonomisch mit relativ wenigen Personen auskommt, die durchgängig im Roman auftreten, erfindet Cadol bei jedem Ortswechsel eine Reihe neuer Personen – darunter stets ein komisches Liebespaar –, die für das Lokalkolorit sorgen und zugleich als motivische Klammer dienen sollen, deren durchschaubare Funktion als *running gag* aber schnell Ermüdungserscheinungen aufweist.

Zur offen ausgetragenen Polemik zwischen Cadol und Verne kam es nicht wegen der Romanveröffentlichung, sondern als Zeitungen im Herbst 1873 eine neue Bühnensfassung des Romans ankündigten, die von Verne und dem Erfolgsdramatiker Adolphe d'Ennery (1811–1899) angefertigt werden sollte. Auf Betreiben der Direktoren des Théâtre de la Porte Saint-Martin, von denen einer sogar Cadols persönlicher Freund war, war Vernes ehemaliger Mitarbeiter ausgebootet worden. Als Entschädigung trat Verne Cadol die Hälfte seiner Tantiemen ab, was die lebenslangen Animositäten zwischen beiden Autoren jedoch nicht ausräumte.

Die zusammen mit d'Ennery erstellte Fassung nimmt die Bearbeitungspraxis späterer Hollywood-Verfilmungen vorweg: Grundidee und Hauptpersonen der Vorlage bleiben erhalten, allerdings wird die Anzahl der weiblichen Akteure erhöht (am Ende findet nicht nur eine Hochzeit statt, sondern man feiert deren gleich drei!); Fogg erhält einen Gegenspieler, der ihn zunächst zu überbieten versucht, ehe er ihn rückhaltlos unterstützt, und schließlich wird der gesprochene Text auf die

Erfordernisse eines Ausstattungsstücks reduziert, das in erster Linie durch prächtige Kulissen und eigens ausgetüftelte Spezialeffekte begeistern will. Davon zeugen zudem einige erhalten gebliebene Regisseurtextbücher in der Bibliothèque historique de la Ville de Paris, die sich durch ausgiebige Striche in der gedruckten Fassung auszeichnen. Eine Minderheit der zeitgenössischen Kritiker monierte den Hang zum Spektakel ausdrücklich:

Die *Reise um die Welt* ist eine industrielle Produktion, eine Feerie, in die ein geistreicher Mensch ein Stück seiner Originalität gelegt hat und sie so erneuert hat, wofür wir ihm dankbar sind. Aber es ist offensichtlich, dass mir die *Reise um die Welt* missfällt, da sie nur der Platzhalter für etwas ist, was mehr wert wäre, nämlich ein Drama. Bekümmert sehe ich, wie eine gesamte Truppe guter Künstler ihre Repliken ins Bühnenbild spricht. (Sarcey 1875)

Derlei Einwände bekümmerten das Publikum jedoch nicht: Das Stück wurde von November 1874 an 414 Mal in Folge aufgeführt, in der nächsten Inszenierung ans Châtelet-Theater (☞ 59) verlegt, wo es – alternierend mit einer anderen Romanbearbeitung von Verne und d’Ennery, *Michel Strogoff* (1880) – bis zum Mai 1940 über 3.300 weitere Aufführungen erlebte. Beide Stücke machten Vernes Namen in Europa und den USA populärer als es seine bis dahin erschienenen Romane vermocht hatten. Neuinszenierungen von *In 80 Tagen um die Welt* umfassten beliebig eingefügte Zirkusnummern, die zwar nicht auf Zuspruch der Autoren stießen, aber hervorragend mit Gattung und Publikumserwartung vereinbar waren. Der internationale Erfolg inspirierte unzählige Parodien und Revuen, mindestens ein Dutzend allein in Frankreich zwischen 1874 und 1876, deren Titel für sich sprechen: *Le tour du monde en 80 minutes* (»In 80 Minuten um die Welt«), *Le tour du demi-monde en 80 nuits* (»In 80 Nächten um die Halbwelt«), *Le Tour du monde en 80 secondes* (»In 80 Sekunden um die Welt«), *Le tour du monde en un tour de main* (»Im Handumdrehen um die Welt«), *Le tour de Rouen en 80 personnages* (»In 80 Personen um Rouen«), usw. 1913 begann in Deutschland das junge Medium Film Begehrlichkeiten zu entwickeln (☞ 28): Während sich *Die Reise um die Welt oder die Jagd nach der Hundertpfundnote* (Regie: Karl Werner) als Parodie des Romans gab, plagiierte *Die Reise um die Erde in 80 Tagen* (Regie: Richard Oswald, 1916) die französische Bühnenfassung und musste auf Betreiben der Erben den Titel in *Die Reise um die Welt* ändern. Beide Filme gelten als verschollen.

Heute ist das Stück von Verne und d’Ennery von der Bühne verschwunden; der Roman jedoch hat seinen Reiz als Herausforderung für potenzielle Nachahmer behalten: für reale Reisende, die sich seit 1889 immer wieder anschicken, Phileas Fogg’s Rekord zu unterbieten, oder – seitdem moderne Verkehrsmittel diesen Ehrgeiz obsolet gemacht haben – nostalgisch die Reise nachzuvollziehen (wie es beispielsweise 1936 Jean Cocteau, 1957 ein Nachfahre Vernes und 1988 ein Mitglied der Monty-Python-Truppe unternommen haben). Orson Welles und Pavel Kohout

haben neben ungezählten weiteren Autoren eigene Bühnenfassungen des Romans angefertigt, und es vergeht kaum ein Jahr, in dem die Gewalttour des Phileas Fogg nicht in den Aulen von Schulen auf der ganzen Welt immer wieder neu inszeniert wird.

59. Zur Theateraufführung von *In 80 Tagen um die Welt*

Die Abbildung zeigt eine Postkarte von einer Aufführung der Theaterfassung von *In 80 Tagen um die Welt* von Jules Verne und Adolphe d'Ennery im Pariser Châtelet-Theater, wahrscheinlich um 1905. Die Postkarte trägt die Inschrift »In 80 Tagen um die Welt – Einweihung des neuen Clubs der Exzentriker«. Gezeigt wird auf der Postkarte das 15. und letzte Tableau des Stücks, das in der neuen Residenz des Clubs mit einem rauschenden Fest beschlossen wird. Der Nebentext, der im Stück zu Beginn des Tableaus das Dekor des Clubs beschreibt, lautet im Vergleich dazu:

Im neuen Palast des Clubs der Exzentriker in London. Eine Mischung aus bizarrer Architektur und exotischer Vegetation. – Über der Tür am hinteren Ende des Raums eine Uhr, die auf halb neun Uhr zeigt, als der Vorhang sich hebt, und deren Zeiger sich auf neun Uhr zubewegt. (D'Ennery/Verne 1881, 140)

JÖRG DÜNNE



Abb. 1: Postkarte zur Theateraufführung von *In 80 Tagen um die Welt*.

60. Seereisen unter Dampf und Segel zwischen 1862 und 1872

BERNHARD SIEGERT

Geo-/Kapitelindex: Auf dem Pazifik (Kap. 24)

62 ½ Tage von den 80 Tagen, die er für seine Weltumrundung benötigt, verbringt Phileas Fogg an Bord von Schiffen, also mehr als drei Viertel der gesamten erzählten Zeit. Nur einem Bruchteil davon widmet sich die Erzählzeit des Romans. Abgesehen von den Abenteuern auf der *Tankadère*, einem kleinen Lotsenboot, das Fogg in Hongkong chartert, um mit Mrs. Aouda (plus Fix) nach Shanghai zu gelangen (4 Tage), und der *Henrietta*, auf der Fogg und sein Anhang den Atlantik überqueren (9 Tage), geht der Großteil der an Bord von Schiffen verbrachten Zeit nicht oder kaum in die Erzählzeit des Romans ein. Man erfährt, dass Fogg ununterbrochen Whist spielt (☞ 67), wird knapp über die technischen Daten des Schiffs und stichwortartig über Geschichte und Geographie der Küste und der angelaufenen Häfen informiert, aber ansonsten beschränkt die Erzählung sich darauf, die Anzahl der Tage zu verzeichnen, die die jeweilige Schiffspassage in Anspruch genommen hat. Das Meer, wie es scheint, ist in *In 80 Tagen um die Welt* kein Schauplatz der Literatur, keine Bühne für nennenswerte Ereignisse. Obwohl die Schiffe, auf denen Fogg unterwegs ist, die mit Abstand entscheidende technische Bedingung sind, die die Umrundung der Erde in achtzig Tagen möglich macht, geht diese Bedingung der Möglichkeit so gut wie nicht in die Romanhandlung ein. Fast alle Abenteurer werden zu Lande bestanden – und das, obwohl Verne große Teile seines Romans *20.000 Meilen unter dem Meer* an Bord seines Bootes *Saint-Michel* geschrieben hat. Das Schiff scheint ein Ort zu sein, an dem Romanhandlungen erfunden werden, aber kein Ort, an dem sie spielen, ein Ort des Autors, aber nicht seiner Helden. Allerdings scheint dies nur für Linienschiffe zu gelten, für die *ocean liner*, die im *Bradshaw* verzeichnet sind und die Fogg, wenn er kann, fahrplanmäßig benutzt. Es sind nicht zufällig außerplanmäßig verwendete Schiffe wie die privat gecharterte *Tankadère* oder die *Henrietta*, ein Frachtschiff, das erst für viel Geld gebucht, dann gekapert und dann gekauft wird, die zum Handlungsort werden können.

Was ist der Grund dafür, dass von den 62 ½ Tagen, die Fogg, Passepartout, Fix und (ab Kalkutta) Mrs. Aouda an Bord von Schiffen verbringen, nur ein Bruchteil in der Erzählung der achtzig Tage vorkommt? Warum entzieht sich die Linienschiffspassage in den *80 Tagen um die Welt* so gründlich dem Roman, obwohl doch gerade sie mehr als alles andere technische Voraussetzung der Denkmöglichkeit einer Reise um die Welt in achtzig Tagen ist?

Von den sieben Schiffen, die Fogg auf seiner Reise um die Welt verwendet, und den zwei weiteren, die er verpasst, lassen sich immerhin vier historisch nachweisen. Erstens, der Schraubendampfer *Mongolia*, auf dem Fogg und Passepartout von Brindisi über Suez und Aden nach Bombay fahren. Die *Mongolia* war ein kombiniertes Segel- und Dampfschiff von 2.799 Registertonnen (bei Verne: 2.800, vgl. ATW, Kap. 6, 36), die 171 Passagiere befördern konnte. Sie war 1865 von Scotts Greenock gebaut und 1888 in Bombay abgewrackt worden. Sie ist das einzige Schiff, das im Roman vorkommt, von dem es eine Photographie gibt (☞ 15). Zweitens, der Schraubendampfer *Rangoon*, mit dem Fogg und seine Entourage von Kalkutta nach Hongkong fahren (1863 gebaut, 1.776 Tonnen, bei Verne 1.770, vgl. ATW, Kap. 16, 116), gesunken 1871 nach einem Schiffbruch bei Ceylon (☞ 31). Drittens, die *Carnatic*, 1.776 Tonnen, mit der nur Passepartout von Hongkong nach Yokohama fährt, weil Fogg und Mrs. Aouda das Schiff aus den bekannten Gründen verpassen (☞ 39). Die *Carnatic* wurde 1862 gebaut und sank 1869, nachdem sie auf ein Riff im Golf von Suez aufgelaufen war (26 Tote, ☞ 42). Viertens, die *China*, die von den Reisenden in New York knapp verpasst wird (New Cunard Line, 1.839 Registertonnen, 1862 auf der Linie Liverpool – New York in Dienst gestellt).

Die *Mongolia*, die *Rangoon*, die *Carnatic* und die *China* wurden in den Jahren zwischen 1862 und 1865 gebaut; sie gehören damit einer Generation von Schiffen an, die an der Schwelle zum Ocean Liner-Zeitalter steht (☞ 76). Es waren kombinierte Dampf- und Segelschiffe, bei denen die Windkraft bei geeignetem Wind zur Unterstützung der Maschinen genutzt werden konnte; auch ihre Rümpfe ähnelten noch den schlanken Rümpfen der schnellen Segelschiffe, die auf den Handelsrouten zwischen China und England und den USA eingesetzt wurden.

Das Zeitalter der Dampfschiffahrt begann indes nicht auf dem Meer, sondern auf den großen Flüssen der Vereinigten Staaten, die Projektmacher verlockten, Wasserfahrzeuge zu entwickeln, die in der Lage waren, sich gegen die Strömung zu bewegen. Seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts hatte das mit Dampf angetriebene Schiff zunächst weitere Nischen erobert, wie das Geschäft mit regelmäßigen Fährdiensten über die irische See oder zwischen Glasgow und Liverpool. Damit tritt bereits das Wesen und der Begriff dessen hervor, was Segelschiffe und Dampfschiffe bis zu den 1860er Jahren scheidet: Dampfschiffe versehen ihren ›Dienst‹, Segelschiffe liefern sich ›Rennen‹. In den 1840er Jahren begannen amerikanische Klipper, Tee aus China für den englischen Markt zu transportieren. In den 1850er und 60er Jahren zogen britische Schiffsbauer nach; es brachen die Jahrzehnte der *Tea-Races* an. Interessanterweise hatte dieselbe Werft, auf der die *Mongolia* gebaut wurde, Scotts of Greenock am River Clyde, 1856 den Teeklipper *Lord of the Isles* gebaut, der zwei der schnellsten amerikanischen Teeklipper im Rennen zwischen China und London geschlagen hatte. Die Reedereibesitzer begannen in den 1860er Jahren bei den von ihnen in Auftrag gegebenen Schiffen, die Idee des Dienstes mit der Technik der Klipper zu verbinden: Das Ergebnis sind die Schiffe, die Fogg

bevorzugt verwendet. In einem Schiff wie der *Mongolia* verband sich so das Wissen um das Design von Schiffsrümpfen, die auf Schnelligkeit angelegt waren, mit der Praxis des Liniendienstes. Man könnte sagen, dass diese Kombination auch Foggs Art der Fortbewegung bestimmt: Sie verbindet eine Form des Rennens ohne Gegner mit der Routine des regelmäßigen Dienstes.

Allerdings war es lange noch nicht entschieden, ob sich eiserne Dampfschiffe auf Langstrecken würden durchsetzen können. In den Augen der Dampfschiffgegner tendierten Ozeandampfer dazu, auf Grund zu laufen, mit Mann und Maus verloren zu gehen oder einfach nur gewaltige Mengen an Kapital zu verschlingen, ohne dabei irgendeinen Gewinn für die Aktionäre abzuwerfen. Voraussetzung für den Erfolg der Ozeandampfer war daher zum einen die Unterstützung der Wissenschaft, um Vertrauen in die Sicherheit und Rentabilität der dampfangetriebenen Riesen zu erzeugen, und der Bau von Kohlestationen. Der Wind, der Segelschiffe vorantreibt, ist, wenn er denn bläst, überall auf den Meeren frei erhältlich. Ein weltumspannendes Netz von Dampfschiffahrtslinien setzt dagegen eine aufwendige Logistik voraus, die die benötigten fossilen Brennstoffe in richtig kalkulierten Abständen vorhält. Da unter Umständen solche Kohlestationen an Küsten eingerichtet werden müssen, die von mehr oder weniger wilden oder unbotmäßigen Völkern bewohnt werden, ist es von Vorteil, wenn man wie das Britische Empire ein erdumspannendes System von Kolonien besitzt, die die Anlandung von Telegraphenkabeln und die Bunkerung von Kohle erlauben, ohne dass man auf internationale Verträge (die im Kriegsfall ihre Gültigkeit verlieren) angewiesen wäre.

Drei der vier in *In 80 Tagen um die Welt* historisch nachweisbaren Schiffe gehörten der Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O): die *Mongolia*, die *Rangoon* und die *Carnatic*. Die 1837 gegründete P&O war um 1870 eine der größten Reedereien der Welt und einer der wichtigsten Agenten für die Infrastruktur des Britischen Empires (☞ 47). Seit den 1840er Jahren betrieb sie den Verkehr auf den Linien von London nach Indien, Ceylon, Madras, Singapur, China und Australien. Ausschlaggebend für den Erfolg war, dass die Gesellschaft 1840 den Regierungskontrakt zur Beförderung der Post nach Indien gewann. Solche Kontrakte zwischen Reedereien und der Regierung bzw. der Admiralität bildeten auf den meisten Strecken des Dampferverkehrs die ökonomische Grundlage für den Betrieb, sie gaben aber auch Standards vor, die die Betreiber sich verpflichteten einzuhalten: reguläre Abfahrtszeiten, vorgeschriebene Ankunftszeiten mit Strafen für Verspätungen und die Frequenz, mit der die jeweilige Strecke bedient wurde (vgl. Marsden/Smith 2005, 110). Nur weil die *Mongolia* als P&O-Schiff die Regierungspost nach Bombay transportiert, bekommt sie eine Prämie, wenn sie ihren Zielhafen 24 Stunden vor der fahrplanmäßigen Ankunftszeit erreicht (vgl. ATW, Kap. 6, 38).

Das Sein der Ozeandampfer ist – anders als das Sein der Segelschiffe – vom Fahrplan bestimmt. Die Berechenbarkeit der Passagen war das Versprechen, das die Dampfmaschine bzw. die Unabhängigkeit von Windstärke und -richtung gab. Die

Bedeutung der Grenze zwischen Land und Meer wird in ihrem politischen, kulturellen und ökonomischen Sinn abgeschwächt zugunsten der Konnektivität. In den Auswandererhäfen wie Hamburg oder Bremerhaven führen die Eisenbahngleise direkt zum Pier, an dem die Auswandererschiffe ablegen. Auch der Zug, mit dem Fogg nach New York fährt, hält direkt am Pier für die Dampfer der Cunard Line am Hudson River (vgl. ATW, Kap. 31, 262). ›Durchgebuchte‹ Fahrkarten – wie die Fahrkarte von London bis Bombay, die Fogg für den ersten Streckenabschnitt der Reise kauft – machen keinen verwaltungstechnischen Unterschied mehr zwischen Schiene und Dampfer (vgl. Krajewski 2006, 47). Der erste Atlantikdampfer, die von Isambard Kingdom Brunel gebaute *Great Western*, sollte nach den Plänen ihres Designers bloß eine Verlängerung der (ebenfalls von Brunel gebauten) *Great Western Railway* über den Ozean darstellen (vgl. Marsden/Smith 2005, 98). Auf einer Versammlung der British Association of the Advancement of Science in Liverpool im Jahre 1854, auf der Scott Russell der Öffentlichkeit die Pläne des *Leviathan* (der späteren *Great Eastern*) vorstellte, wurde mit Stolz auf den Erfolg der Anwendung der Wissenschaft auf den Bau großer Ozeandampfer hingewiesen, der sich darin zeigte, dass »the crossing of the Atlantic was now performed as regularly and certainly as a train going to Edinburgh.« (Marsden/Smith 2005, 104) Der Anschluss ist die transzendente Regel, dem die Verkehrstechnik im Zeitalter der Maschinenteknik untersteht. Im Anschluss triumphiert das Symbolische über das Reale: *Bradshaw's Continental Railway Steam Transit and General Guide*, den Fogg mit sich führt (☞ 5), enthält virtuell die Romanplots aller möglichen Romane, die *In achtzig Tagen* »...um die Erde« oder »...von A bis B« heißen können. Er ist das Transzendente des Verneschen Romans. Den Anschluss verpassen, das Sichauftun eines Risses zwischen dem Symbolischen und dem Realen, ist daher die Bedingung der Möglichkeit dafür, dass es überhaupt einen (Abenteuer-)Roman gibt. Sturm, Schiffbruch, das Stranden an unbekanntten Küsten usw. kommen zwar durchaus auch im 19. Jahrhundert noch vor, gehören aber nur zur Ontologie des Ereignisses auf den Seiten einer Literatur, die auf der Höhe der technischen Bedingungen ihrer Zeit sein will, insofern sie die Gefahr des Verpassens eines Anschlusses implizieren. Hierin liegt auch die Erklärung, warum Fogg bzw. Passepartout auf zwei Schiffen unterwegs sein können, die zum Zeitpunkt der Niederschrift des Romans bereits gesunken waren: die *Rangoon* und die *Carnatic*.

Nicht das individuelle Schiff ist das Sein der Seereise, sondern die Linie und der Anschluss, die von Schiffen bedient werden, die für diesen Dienst speziell entworfen werden.

61. San Francisco. Das Ende der Frontier

HANJO BERRESSEM

Geo-/Kapitelindex: San Francisco (Kap. 25)

Die Strecke von New York nach San Francisco, die Phileas Fogg auf seiner Reise in gegenläufiger Richtung zurücklegt, ist historisch eng mit der Erschließung und der Besiedlung Amerikas, d.h. mit der Bewegung der *frontier* verbunden, deren kulturhistorische Bedeutung der einflussreiche amerikanische Historiker Frederick Jackson Turner in seinem Vortrag »The Significance of the Frontier in American History«, 1893 vor der »American Historical Association« in Chicago gehalten, erstmals hervorgehoben hat (vgl. Turner 1985): Die Besiedlung des Kontinents, d.h. die Bewegung der *frontier* von Osten nach Westen kann die Entwicklung Amerikas erklären, so Turner, erklärt diese Phase im gleichen Atemzug aber für geschlossen. Fogg bewegt sich demnach schon innerhalb einer zweiten Phase der amerikanischen Geschichte: der Phase der Fahrpläne.

Die *frontier thesis* sieht in der sich durch das Land rollenden Welle der Siedler einen Prozess der Amerikanisierung eines unbesiedelten Landes, wobei Turner die Präsenz der Indianer geflissentlich ausblendet. Um diese Darstellung zu berichtigen, hat Marie Louise Pratt 1992 in ihrer Studie *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation* (Pratt 1992) das Konzept der *contact zones* stark gemacht, nach dem jeder Schritt in den Kontinent neue Kontaktzonen zwischen Siedlern und Indianern erstellt.

Ist die Öffnung der *frontier* mit Entdeckungen und Expeditionen verbunden, so ist die Zeit der Siedlerbewegung die der gewalttätigen Operation der Landnahme und der Implementierung Amerikas. Es ist die Zeit der wie Segelboote den ›Ozean‹ der Prärie überquerenden *prairie schooner*, so genannt wegen ihren an Segel erinnernden Aufbauten, die bei Verne an einer Stelle durch den Schlitten (☞ 75) ersetzt werden. »Die Prärie [...] war flach wie das Meer. Sie wirkte wie ein riesiger zugefrorener See«, bemerkt der Erzähler (ATW, Kap. 31, 258), sich an einen literarischen Topos anhängend, den schon James Fenimore Cooper benutzte, um die rollende Landschaft der Prärie zu beschreiben. Es ist die Zeit der Wagenburgen und der Angriffe der Indianer auf die Siedler, sowie deren in vielen Western gerne als Motiv eingesetzten Rettung durch die Kavallerie.

Zur Zeit von Fogs Reise ist die Strecke zwischen Ost- und Westküste durch die Eisenbahn (☞ 71) – einer Macht, die der naturalistische Schriftsteller Frank Norris in seinem gleichnamigen Roman in das Bild eines Oktopus gegossen hat – schon genau getaktet. Es handelt sich nicht mehr um eine unsichere, eminent gefährliche Überquerung, sondern um eine durch Fahrpläne klar getaktete Reise: »Früher hat

man, um von New York nach San Francisco zu gelangen, auch unter den günstigsten Umständen noch 6 Monate gebraucht. Jetzt reichten 7 Tage.« (Norris 1993, 206) Dennoch gibt es immer noch gefährliche Passagen und Momente, wie Fogg und die Reisenden am eigenen Leib erfahren (☞ 73).

New York und San Francisco sind somit durch ein fortlaufendes metallisches Band verknüpft, das nicht weniger als 3786 Meilen misst. Zwischen Omaha und dem Pazifik durchquert die Eisenbahn eine Gegend, in der es noch Indianer und Raubtiere gibt – ein riesiges Gebiet, das die Mormonen um 1845 besiedelten, nach ihrer Vertreibung aus Illinois. (ATW, Kap. 26, 205–206)

San Francisco (☞ 63), als Endpunkt der Bewegung der *frontier*, wenn auch nicht der Eisenbahnlinie, ist zur Zeit von Foggs Reise schon zu einem eigenen Ausgangspunkt geworden. Es heißt nicht mehr nur ›Go West, young man‹, die Reiseroute geht in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in beide Richtungen. Dem Zentrum im Osten, New York, ist ein westliches Zentrum entgegengesetzt, denn San Francisco ist 1873 fest eingebunden in globale Wirtschaftsverbände sowie in weit verzweigte, sowohl nationale als auch internationale Handelsbeziehungen und Handelsregister. Diese Globalisierung zeigt sich schon zu Anfang der Geschichte, wenn der Erzähler erwähnt, dass das Eis des Clubs, das »unter hohen Kosten von den Großen Seen herbeigeschaft« wurde, Phileas' »Getränke angenehm kühl hielt.« (ATW, Kap. 1, 9)

Der im Roman beschriebene Blick auf San Francisco ist, wie bei allen anderen Stationen der Reise, der touristische Blick *Passepartouts*, denn, wie im Roman früh angekündigt, gehört Fogg zu der Sorte aristokratischer Reisender, denen es niemals um einen direkten Bezug zur fremden Natur bzw. Kultur geht. Er gehört zu der Gruppe derer, die ihr Wissen nicht aus der Erfahrung, sondern lieber aus den zeitgenössischen Medien, d.h. insbesondere aus Büchern bzw. aus Zeitungen bezieht. Symptomatisch benötigt Fogg in seinem Club den ganzen Tag, um sich durch zwei Zeitungen zu lesen. Fogg gehörte »zu jener Sorte von Engländern [...], die die Länder, durch die sie reisen, von ihren Bediensteten besichtigen ließen.« (ATW, Kap. 7, 46) Nicht das Leben bietet Erfahrungswerte, sondern der Intellekt und das angelesene Wissen. Sogar in der Bahn oder auf dem Schiff ist Fogg ein *armchair traveler*, so wie E.A. Poes Dupin ein *armchair detective* ist.

Ich erwähne Poe, da *Passepartout*, als Foggs Stellvertreter und ›verlängerter Arm‹ sowie als Erfahrungsfiler für den Leser, an den Erzähler von Poes Kriminalgeschichten erinnert. Er ist der emotionale Resonanzkörper, der gegen den logischen Geist Foggs gesetzt ist. Auch die Beschreibung San Franciscos ist durch *Passepartout* fokussiert, der die Stadt von einem erhöhten Standpunkt aus beschreibt: dem der City Hall. Wie auch die Darstellungen von Landschaften bzw. Städten an vielen anderen Stellen des Romans, evoziert die Beschreibung von San Francisco die Form eines Panoramas – eines wichtigen visuellen Mediums des 18. und 19. Jahr-

hunderts, das bild- und medientechnisch vielen der Reiseberichte Vernes zugrunde liegt. So erinnert die Beschreibung der Bahnfahrt direkt an die Form eines Panoramas, bei der wie auf einer Schriftrolle eine kontinuierliche Landschaft an den Zuschauern vorbeigespult wurde, unterlegt von dazugehörigen Erzählungen bzw. Erklärungen – eine Art von Panorama, die noch in der frühen Phase des Kinos genutzt wurde, um an Fahrzeugen wie der Bahn oder dem Auto vorüberziehende Landschaften zu simulieren: »Nach dem Mittagessen kehrten Mr. Fogg, Mrs. Aouda und ihre Begleiter, Fix und Passepartout, wieder in den Waggon zurück. Von ihren bequemen Plätzen aus sahen sie die vielfältige, abwechslungsreiche Landschaft vorbeiziehen, weite Steppen, Gebirgssilhouetten am Horizont, schäumende Bergbäche.« (ATW, Kap. 26, 210)

Die der Beschreibung von San Francisco zugrunde liegende Variante des Panorama ist das Cyclorama, welches eine 360°-Umsicht simuliert und, wie der Blick Passepartouts, einen Überblick von einem erhöhten, übersichtlichen Standpunkt aus gibt, den man einnimmt, um sich dann in einer 360°-Drehung ein Gesamtbild zu schaffen; einen Überblick aus dem Blickpunkt des Leibniz'schen Gottes. Von Passepartouts erhöhtem Blickpunkt aus ist San Francisco als eine Mischung aus Topographie und Bewegung lesbar. Auf der einen Seite gibt es die festen Gebäude, dann aber auch die Straßen mit ihrer Dynamik. Passepartout beschreibt nicht nur eine durch die Energie des Kommerz angetriebene Stadt, sein Blick selbst ist ein kommerzieller – so sucht sich sein Auge die Architektur der Wirtschaft und fokussiert die Bewegungsapparaturen: »Von seinem erhöhten Sitz aus bäugte Passepartout voller Neugier die große amerikanische Stadt: breite Straßen, niedrige Häuser in langen, sauberen Reihen, katholische und evangelische Kirchen im angelsächsisch-neugotischen Stil, riesige Docks, Warenlager wie Paläste« (ATW, Kap. 25, 196–198), aber auch »zahllose Droschken, Omnibusse und Straßenbahnen« (ATW, Kap. 25, 198).

Stadtplanerisch ist San Francisco erkennbar als eine der vielen von Längen- und Breitengraden gerasterten amerikanischen Städte. Dies kann man von dem Aussichtspunkt Passepartouts sehr gut erkennen; es handelt sich um ein: »Labyrinth von Straßen und Avenuen, die sich alle im rechten Winkel schnitten; dazwischen lagen grüne Parks [...]« (ATW, Kap. 25, 198) Auch später findet sich diese Rasterung wieder, z.B. in Salt Lake City, wobei Verne hier ironisch auf die puritanische Ordnungswut anspielt; eine moralisierende Weltsicht, die sogar Sünde und Exzess rastert:

[...] diese durch und durch amerikanische Stadt [...], die nach dem gleichen Muster erbaut war wie auch alle anderen Städte der Unionsstaaten: ein riesiges Schachbrett mit langen, kalten Straßen, erfüllt von »der düsteren Tristesse der rechten Winkel«, wie Victor Hugo bemerkte. [...] In diesem sonderbaren Land, dessen Menschen sich ganz gewiss nicht auf der Höhe seiner Institutionen befinden, folgt alles einer gewissen Geradlinigkeit – die Städte, die Häuser und die Torheiten. (ATW, Kap. 27, 220)

Es ist diese topographische Rasterung, welche die Ausrichtung von Straßen nach Himmelsrichtungen erlaubt, die bis heute die Orientierung in Amerika erleichtern.

Man kann sowohl diese Rasterung der Stadt als auch den Blick Passepartouts sehr genau anhand von zwei Panoramen von San Francisco rekonstruieren, die der Photograph Eadweard Muybridge für Mrs. Leland Stanford 1877 bzw. 1878 erstellt hat (Abb. 62). Nur fünf bzw. sechs Jahre nach der Veröffentlichung des Romans bieten diese photographischen Panoramen eine analoge visuelle Darstellung von Passepartouts Beschreibung; jedoch ohne die Dynamik (vgl. Falconer 1978 und Harris 1993).

Sowohl die Bilder als auch Passepartouts Beschreibung zeigen eine Stadt, die sich historisch gesehen zum Zeitpunkt von Foggs Besuch von einer grenzen- und gesetzlosen Entrepreneursortschaft zu einem geregelten, geordneten und ausbalancierten Wirtschaftsstandpunkt entwickelt hat. Sie folgt nicht mehr der unberechenbaren Logik und der reinen Habgier der Goldsucher, die sich seit 1849 nach Kalifornien ergießen; eine gesetzlose und gewalttätige Welt, die Mark Twain, schwankend zwischen Faszination und Groteske, in seinem autobiographischen Text *Roughing It* beschrieben hat. Wie Verne anmerkt: »Passepartout war ziemlich überrascht. Er hatte immer noch das Bild der legendären Goldgräberstadt von 1849 vor Augen, in der es von Banditen, Brandstiftern und Mördern, angelockt von den goldenen Nuggets, nur so wimmelte. Ein riesiger Tummelplatz von Deklassierten, die um den Goldstaub spielten, in der einen Hand den Colt, in der anderen das Messer. Aber diese ›gute alte Zeit‹ war längst vorbei. San Francisco hatte sich zu einer gigantischen Handelsstadt entwickelt.« (ATW, Kap. 25, 198)

Dennoch war der Silber- bzw. Goldrausch ein entscheidender Faktor für den Reichtum der Stadt und für ihr stetiges Wachstum: So stieg in den 30 Jahren zwischen Januar 1848 – dem Zeitpunkt, an dem bei Sutter's Mill Gold gefunden wurde – und 1878 die Einwohnerzahl der Stadt von 1.000 auf 200.000:

Due to the gold rush, California was an incredibly wealthy state with a gleaming capitalist future ahead of it. However, as a state it was also extremely new and attempting to establish its identity, only having been taken from Mexico in 1846. Photographs reflecting the most positive and victorious aspects of modern capitalist life such as wealth, industry, international trade and modern transport – as well as highly visible military and governmental security – would reflect, and might even help consolidate California's embryonic identity of capitalist industrialisation and urban growth. (Kingston Museum o.J.)


Dieses Emporium unterliegt allgemeinen Wirtschaftsfaktoren, aber auch den Finanzpiraten, wie sie wiederum Norris beschrieben hat. Die Börse hat die Funktion des Goldsuchens übernommen. Nun sind es jedoch *white collar criminals*, d.h. Finanzverbrecher, und nicht mehr *outlaws*.

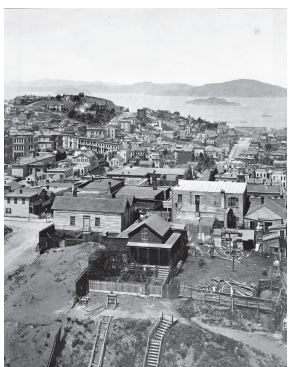
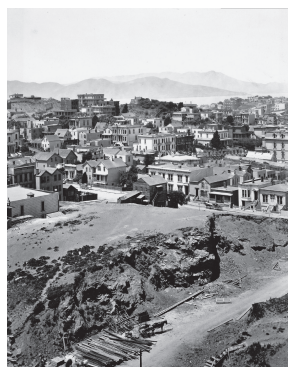
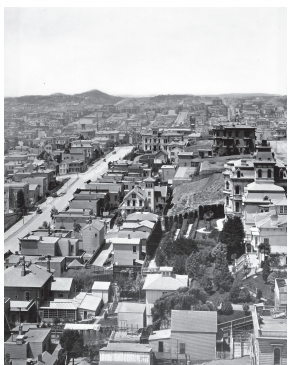
Die wirtschaftliche Vormachtstellung der Stadt ist zu großem Teil ihrem vielseitigen Verkehrsanschluss geschuldet, insbesondere durch Schifffahrt und Eisenbahn, aber dann auch ihrer äußerst günstigen geopolitischen Lage: »Hier lagen Clipper in allen Größen vor Anker, Passagierschiffe aus aller Herren Länder und die mehrstöckigen Dampfer, die den Sacramento und seine Nebenflüsse befahren. Hier lagerten auch all die Waren jenes ausgedehnten Handels, der sich bis nach Mexiko, Peru, Chile, Brasilien, Europa, Asien und zu sämtlichen Inseln des Pazifischen Ozeans erstreckt.« (ATW, Kap. 25, 196) Auffällig ist schon zu diesem Zeitpunkt die pazifische Ausrichtung, die sich architektonisch im Chinesenviertel niedergeschlagen hat. Schon früh zeigt sich, dass die *frontier* nun in den Pazifischen Raum weitergeführt wird. Dies ist einerseits dem Eisenbahnbau geschuldet, bei dem insbesondere Chinesen als Arbeiter tätig waren, andererseits der heute wiederum als *Pacific Rim* erneut wichtig gewordenen Handelsrichtung, weg von Europa und hin zu den asiatischen Ländern: »ein Chinesenviertel, das aussah, als habe man es in einer Spielzeugkiste aus dem Reich der Mitte hierher transportiert. Keine Sombreros, keine roten Goldgräberhemden, keine federgeschmückten Indianer mehr, stattdessen Scharen von Gentlemen im schwarzen Anzug und Zylinder, die hektisch ihren Geschäften nachgingen.« (ATW, Kap. 25, 198)

Insgesamt ist Vernes San Francisco um 1870 ein globaler Knotenpunkt, der sich sowohl ins Innere als auch nach Außen mit den anderen Ländern vernetzt: »auf den Trottoirs drängten sich nicht nur Amerikaner und Europäer, sondern auch Chinesen und Inder« (ATW, Kap. 25, 198) und es gibt Kellner mit »wunderschöner schwarzer Hautfarbe« (ATW, Kap. 25, 199). San Francisco ist eine Großstadt europäischen Formats, die den Vergleich mit den alten Metropolen nicht scheuen muss: »Manche Straßen – zum Beispiel die Montgomery Street, die hiesige Regent Street, der Boulevard des Italiens oder der Broadway – wurden von prächtigen Geschäften gesäumt, deren Schaufenster Waren aus aller Welt präsentierten.« (ATW, Kap. 25, 198)

62. San Francisco im Panoramabild

»[...] Man kann sowohl diese Rasterung der Stadt als auch den Blick Passepartouts sehr genau anhand von zwei Panoramen von San Francisco rekonstruieren, die der Photograph Eadweard Muybridge für Mrs. Leland Stanford 1877 bzw. 1878 erstellt hat. Nur fünf bzw. sechs Jahre nach der Veröffentlichung des Romans bieten diese photographischen Panoramen eine analoge visuelle Darstellung von Passepartouts Beschreibung; jedoch ohne die Dynamik [...].«

HANJO BERRESSEM (Auszug aus  61)



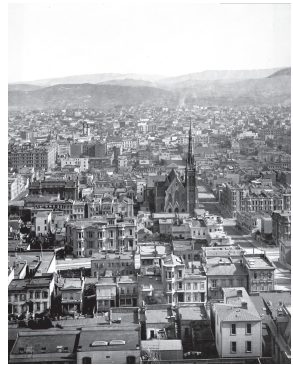


Abb. 1–13: Eadweard Muybridge,
Panorama von San Francisco
(1878, 13 Photographien, für
Mrs. Leland Stanford).

63. Die Fluten von San Francisco

MORITZ GLEICH

Geo-/Kapitelindex: San Francisco (Kap. 25)

Unter den zahlreichen Schwierigkeiten ihrer Reise stoßen Phileas Fogg und seine Begleiter in den Straßen von San Francisco (☞ 61) auf ein Hindernis, das in seiner Natur nicht ohne Weiteres zu bestimmen ist. Das »geradezu unglaubliche Getümmel« (ATW, Kap. 25, 199), das sie am 63. Tag ihrer Weltumrundung von ihrem Weg auf das örtliche Konsulat abbringt, fällt weder eindeutig in die Kategorie der Unwägbarkeiten des Wetters, der Landschaft und der Meere noch in diejenige menschlicher Versäumnisse, Intrigen oder Angriffe. Zwar sind es einzelne Personen, die sich als Anhänger zweier ominöser Volksvertreter »auf den Trottoirs, mitten auf der Fahrbahn, auf den Straßenbahnschienen« (ATW, Kap. 25, 199f.) der zentralen Montgomery Street drängen, der Modus ihrer gemeinsamen Erscheinung jedoch ist vielmehr der eines Naturereignisses.

Das plötzliche Auftreten der »Menschenmassen«, die »aus allen Richtungen herbeiström[en]«, zwingt Phileas Fogg, Mrs. Aouda und den unvermeidlichen Inspektor Fix, sich auf den obersten Absatz einer Treppe zu flüchten. Von dieser Terrasse, oberhalb der Hauptstraße gelegen, beobachten sie die »leidenschaftliche Erregung, die von der ganzen Stadt Besitz ergriffen« hat. Die Ansammlung der Menschen bleibt jedoch nicht auf die Fläche der Straße beschränkt und bedroht bald auch ihre vermeintlich sichere Überblicksposition: In eine gemeinsame »heftige Bewegung« geraten, bildet die Menge »die schäumende Oberfläche des Meeres, die ein prasselnder Regenschauer aufwühlt«. Sie »wogt hin und her«, steuert in »Wellenbewegung« auf die Treppe zu, »schwappt über die untersten Stufen« und schlägt schließlich »über ihnen zusammen«. Die drei Beobachter verschwinden in den Fluten von San Francisco, »tauch[en] wieder auf« und entkommen zuletzt, »mit zerrissenen Kleidern, aber nicht ernstlich verletzt« (ATW, Kap. 25, 200ff.), den Turbulenzen der Menge.

Was Jules Verne in dieser Schilderung San Franciscos am Tag eines *meeting* aufgreift, ist eine spätestens seit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts wohl etablierte Metaphorik: die Beschreibung der Menschenmenge und ihrer Bewegung in Termini des Maritimen und Flüssigen. Diese Form der übertragenen Rede lässt sich bis in die Antike zurückverfolgen, wo sie – wenn Demosthenes das Volk eine Woge nennt, die vom Zufall bewegt wird oder Cicero die entfesselte Masse auf dem Marsfeld mit einem tosenden Meer vergleicht – sowohl als politische Metapher wie als einfaches Beschreibungsmuster Verwendung findet (vgl. Peil 1983, 744f.). Ihre entscheidende Ausprägung und Konsolidierung aber erfährt die Rede von der flüs-

sigen Menge erst knapp hundert Jahre bevor Verne die Szene in der Montgomery Street entwirft, mit dem Ereignis der Französischen Revolution. Zeitgenössische Beobachter versuchen damals die neuartige Qualität und das perzeptiv Unüberschaubare der revolutionären Menge in Vergleichen mit plötzlichen meteorologischen Erscheinungen und elementaren Naturgewalten wie Gewittern, Orkanen, Überschwemmungen und Vulkanausbrüchen zu beschreiben. In zahllosen Berichten werden die Wirkmächtigkeit der Masse, ihr plötzliches Anwachsen und ihre gemeinsame Bewegung in den Straßen der Stadt in detaillierte Bilder gewaltiger Wogen, Fluten und Ströme gefasst und als eine Kraft hypostasiert, die in ihrer Naturwüchsigkeit jeder menschlichen Kontrolle entzogen ist (vgl. Jäger 1971, 83). Die Revolution von 1789 prägt in ihren Diskursivierungen so einen Topos der Menschenmenge als amorphes, unfassbares und unberechenbares Fluidum. Eine Folge ist, dass seit dem Ende des 18. Jahrhunderts nicht nur kaum ein Tatsachenbericht, sondern auch kaum ein fiktiver Text ohne das Bildinventar des Aquatischen auskommt, will er von der aufrührerischen oder auch nur der großstädtischen Menge sprechen. Poetische Schilderungen flüssiger Mengen finden sich in den großen Erzählungen Gustave Flauberts, Edgar Allan Poes, Emile Zolas, E.T.A. Hoffmanns und zahlloser anderer Autoren.

Aus der Perspektive einer pragmatischen Metapherntheorie ist in dieser übertragenen Rede und ihrer Virulenz seit 1800 nicht nur rhetorischer Schmuck oder eine sprachbildliche Mode zu sehen, sondern vielmehr auch die nachhaltige Resistenz eines Sachverhalts gegen seine Auflösung in Begrifflichkeit. Die Metaphorik der flutenden Massen ist folglich nicht das zierende Beiwerk eines von ihr unabhängigen Schreibens der Menschenmenge, sondern liefert überhaupt erst eine überzeugende Möglichkeit, positive Aussagen über ein Phänomen zu treffen, das sonst in Erscheinung, Ausdehnung und Vielfältigkeit die Begriffsbildung unterläuft. Die Rede von den strömenden, wogenden und strudelnden Mengen macht, mit anderen Worten, etwas gar nicht anders als übertragen Einholbares vertretend vorstellig, indem sie den Seinsbereich der Masse mit dem Bildbereich der Flüsse, Meere und Gewässer in Interaktion setzt (vgl. Blumenberg 1998, 7–13).

Diesem Ansatz entsprechend kann man eine sich über das 19. Jahrhundert hinweg in steter rückwärtiger Verbindung zur Lebenswelt vollziehende Ausdifferenzierung und Verfeinerung der Metaphorik des Menschenstroms konstatieren, die ganz entscheidend auch deren sukzessive Erweiterung von negativen auf positive Bedeutungszusammenhänge beinhaltet. Diese metaphorologische These verhandelt bereits das Grimmsche Wörterbuch, wenn es unter dem Lemma »Strom« schreibt: *»im 19. jahrh. aber wird durch den technischen fortschritt das gefährliche der reizenden strömung stark gemildert. daher büsst der strom das furchterregende ein: die thatsache seiner wahrnehmbaren strömung kann objektiv beobachtet werden«* (Tschirch 1942, 9). Eine allgemeine Flussregulierung, die Beseitigung von Schnellen und Untiefen und ein verbesserter Deichbau nehmen dem Strom seine den Menschen bedrohende Naturgewalt und präfigurieren so das Aufkommen gemäßigerer Schilderun-

gen fließender Bewegungen – seien sie eigentlicher oder uneigentlicher Natur. Eines der ausführlichsten und zugleich bekanntesten Beispiele hierfür liefert Victor Hugo in *Der Glöckner von Notre-Dame* (*Notre-Dame de Paris*, 1831), wenn er den Anblick eines »Menschenmeeres« beschreibt, das sich am Tag des Narrenfestes aus mehreren Straßen auf den Platz vor dem Justizpalast »ergießt«, über diesen hinweg »wogt« und sich an dessen Häuserecken »bricht«. Wie später bei Verne, gipfelt Hugos Schilderung im Zusammentreffen dieser Fluten mit den Stufen einer Treppe:

Die große Treppe in der Mitte der hohen gotischen Fassade des Palastes, auf der ein doppelter Strom unaufhörlich hinauf und hinunter zog und, nachdem er am Treppenabsatz gebrandet, sich in großen Wogen über ihre beiden seitlichen Abhänge ergoß, diese große Treppe also rieselte unaufhörlich in den Platz hinunter, gleich einem Wasserfall in einen See. (Hugo 1990, 9)

Von diesem fast pittoresken Bild ist es nur noch ein kleiner Schritt zu der affirmativen Weise, in der Stadtplaner, Architekten und Ingenieure um die Mitte des 19. Jahrhunderts beginnen, vom Fließen der Menge zu sprechen. Bei ihnen wird der Menschenstrom zum verkehrstechnischen Ideal, zum Bild einer organisierten und organisierbaren Menschenbewegung, die zu induzieren sie neue Räume und Architekturen von Türen bis hin zu Verkehrsnetzen entwickeln (vgl. Gleich 2010). Die flüssige Massenmetaphorik erlangt damit ein Bedeutungsspektrum, das von katastrophischen bis hin zu projektierten Erscheinungen reicht, sie strukturiert literarische Diskurse ebenso wie wissenschaftliche. Gemeinsamer Bezugspunkt bleibt der Bildspendebereich des Wassers – und damit der jeweilige Stand eines Wissens vom Flüssigen. Im selben Jahr, in dem Verne *In 80 Tagen um die Welt* veröffentlicht und die Topographie San Franciscos mit einer Flut von Demonstranten anfüllt, affiziert dieser diskursive Zusammenhang auch die vermutlich erste methodische Beschreibung der Menschenmenge als hydrologisches System. In einem Vortrag über die kinetische Gastheorie setzt der Physiker James Clerk Maxwell die Eigenschaften von flüssigen Körpern und Menschenansammlungen in unmittelbaren Vergleich:

Hence in a liquid the diffusion of motion from one molecule to another takes place much more rapidly than the diffusion of the molecules themselves, for the same reason that it is more expeditious in a dense crowd to pass on a letter from hand to hand than to give it to a special messenger to work his way through the crowd. (Maxwell 1986, 147)

Nach dieser Analogie verhalten sich Menschenmengen in gleicher Weise als entropisch »stabiles« System wie Flüssigkeiten: Im Zustand dichten physischen Kontakts geben Moleküle wie Menschen Energie bzw. Informationen schneller über gegenseitige Begegnungen als über eigene Bewegungen weiter. Damit erweitert Maxwell

nicht nur die Rede vom Menschenstrom in die eines Gegenstands, der durch ein molekulares Verhältnis von Einzelelement und Zusammenschluss bestimmt ist, sondern legt zugleich auch die mathematische Grundlage für eine Beschreibung der Menschenmenge im Zeichen der Fluidodynamik.

Wenn in den *80 Tagen um die Welt* die flüssige Menge als chaotische Flut und damit als ein Element der Störung auftritt, so stehen an anderen Stellen von Vernes Werk Schilderungen, die auch differenziertere Bilder eines Strömens der Menge einsetzen (z.B. in New York in *Eine schwimmende Stadt*, 1871; vgl. ESS 1984, 133). Eine sehr frühe Beschreibung kann, indem sie die Metapher vom Menschenstrom selbst zum Gegenstand hat, dabei als ein Schlüssel der späteren dienen. In Vernes autobiographischen und zu Lebzeiten unveröffentlichten Erstlingsroman *Reise mit Hindernissen nach England und Schottland* (1859/1989) findet sich eine Darstellung der Masse im Bahnhof von Edinburgh, die in ihrer Ähnlichkeit zu den Abläufen in der Montgomery Street zunächst als deren unpolitische Vorlage hervorsteicht: »Ein Menschengewimmel wogte auf der Steintreppe, die zum Abfahrtsbahnsteig führte«, heißt es dort »– man hätte meinen können, ein schäumender Sturzbach, der unterschiedlichst geformte Köpfe dahinwälzt.« Darüber hinaus offenbart die Szene ein reflexives Wissen, das ebenso die Erkenntnis des Autors Verne von einer Unhintergebarkeit der Metaphorik des Flüssigen in Massenbeschreibungen beinhaltet, wie die Erfahrung des Reisenden Verne, in den Transitzonen der modernen Verkehrsnetze – auch jenseits literarischer Narrative – Teil eines organisierten Menschenstroms werden zu können: »Das ist die Kaskade von Inversnaid, nur etwas lauter, mein lieber Jonathan,« ruft Vernes *alter ego* Jacques Lavaret seinem Kompanion inmitten des Stroms auf der Treppe der Edinburgher Waverly Station zu, »aber wir sollten besser nicht scherzen, denn wir sind zwei Wassertropfen in diesem Wildbach!« (RH 1997, 181)

64. George Francis Train. Ein Egozentriker als der wahre Phileas Fogg?

So sehr man Jules Verne für die Kreativität bewundern darf, die er beim Schreiben von *In 80 Tagen um die Welt* offenbarte, so falsch wäre es, in ihm den alleinigen Schöpfer dieses Romans zu sehen. Ziemlich sicher nämlich waren es nicht nur die technischen Erfindungen seiner Zeit – die Eisenbahn etwa –, die ihn beim Schreiben der Geschichte inspirierten. Zumindest für Teile seiner Erzählung dürfte ein realer Zeitgenosse Verne Pate gestanden haben: der Amerikaner George Francis Train. 1829 geboren, brach Train 1870 zu einer Reise um die Erde auf, auf der ihm gleich mehrere Dinge widerfuhren, die Verne auch Phileas Fogg durchleben lässt. 1890 und 1892 wiederholte Train seine Erdumrundungen (vgl. Butcher 1995; Forster 2002).

In einem Nachruf auf Train vergaß die *Washington Post* kurz nach dessen Tod, 1904, dann auch nicht, in dicken Lettern auf die sehr wahrscheinliche Verbindung zwischen Fogg und Train hinzuweisen. Nicht weit unter der Überschrift »Train's Erratic Life« stand damals geschrieben: »Inspired Jules Verne's ›Eighty Days Around the World«.

Daran, dass Train anders als Fogg kein englischer Gentleman war und sich damit auch nicht jenem Understatement verpflichtet fühlte, das dieser Gattung Mann nachgesagt wird, ließ der Nachruf keinen Zweifel. Im Gegenteil, beschrieb die *Post* Train doch als ausgesprochen egozentrischen Menschen:

George Francis Train, who died in New York Monday night, was one of the most picturesque characters ever known in this country, or in any other. Whether he was a genius far above and beyond his day and age or a madman has often been debated and probably will be often debated in the future. Train never expressed any doubt about the matter, but always in the most confident, matter-of-fact way proclaimed himself a world-beater, a man without an equal in any clime or age.

»But why does not the world recognize your great genius? Why do you always meet with opposition?« he was once asked.

»If a cocoon rolled into a village of peanuts do you think it would be recognized or fall to meet opposition and disparaging comment?« was his response. (Anon. 1904)

Es ist bezeichnend für diesen Mann, dass die *Post* den allergrößten Teil ihres Nachrufs darauf verwandte, Ereignisse aus dem Leben Trains aufzuzählen, anstatt auf seine Vorbildfunktion für Verne zu verweisen. Kurz vor dem Schluss des Artikels stand geschrieben:

Train furnished Jules Verne with the inspiration for his famous novel, »Around the World in Eighty Days«, having in the early 70s made three trips around the globe, once in eighty days, and the last one sixty days. (Ebd.; die ereignisgeschichtliche Darstellung ist allerdings verzerrt, S.H.).

Obgleich Train also Pate für den großen Verne stand, bot sein Leben der zeitgenössischen Presse doch noch so viele andere Begebenheiten, dass diese sogar seinen Fogg-begründeten Ruhm überstrahlen: Train machte im Laufe seines Lebens unter anderem ein Vermögen im Eisenbahngeschäft, verlor aber einen großen Teil davon wieder. 1872 versuchte er erfolglos, US-Präsident zu werden (vgl. Forster 2002).

Immerhin kann Train niemand vorwerfen, er habe nicht versucht, als Weltreisender in Erinnerung zu bleiben. An all seinen Erdumrundungen wollte er die Weltöffentlichkeit teilhaben lassen. Die Zeilen, die ein Reporter der britischen *Pall Mall Gazette* während der 1890er-Reise Trains über eine Begegnung mit diesem auf einem Bahnhof in Queenstown schrieb, lassen erahnen, wie sehr der Amerikaner sich als Mann von Welt inszenieren wollte – in einem Umfeld, das auch durch Vernes Roman für solche Abenteuer sensibilisiert worden war:

Standing at the bookstall, with a spread-out *Pall Mall Gazette* in his hand, was a tall and neatly attired man of commanding appearance. He had a small bouquet pinned gaily in his buttonhole, and his grizzled hair was surmounted by a flame-coloured fez with long black tassel. The face – undeniably a striking one, travel-tanned and careworn [...].

[...] I stepped forward, and said:

– [sic!] »Mr. Train, I presume?«

»That is my name«, was the reply.

The traveller was conversing with the representative of a news agency, and fuming at the apathy of the London press regarding his visit. »I sent them all telegrams, but they don't seem to realize my importance – think I'm dead, I suppose«, he was saying bitterly [...]. (Anon. 1890)

Nur wenige Momente nach dieser Einlassung drückte Train dem Reporter offenbar allerhand Dokumente in die Hand, die seine (erneute) Reise um die Welt belegen sollten:

Those will tell you how I started from Tacoma at daylight on March 18, and have travelled by Yokohama, Hong Kong, Sngapore [sic], Aden, Brindisi, and Dover. People said I could not get round the world in sixty days. I said I could, and would do it. [...] (Ebd.)

Für seine 1890er-Reise um die Welt brauchte Train schließlich 67 Tage, 1892 schaffte er eine Erdumrundung in 60 Tagen. Mit beiden Reisen gelang Train, was

er sich vorgenommen hatte: Die Welt schneller zu umrunden als die Romanfigur, die nach seinen Erlebnissen entstanden war (vgl. Forster 2002, 243–254).

SEBASTIAN HAAK

65. Bewegte Beobachter

KIRSTEN KRAMER

Geo-/Kapitelindex: *Pacific Railroad* (Kap. 26)

Die globale Erkundung der Welt erfolgt in *In 80 Tagen um die Welt* nicht nur mittels der verkehrstechnisch gesteuerten Bewegung der Reisenden durch den terrestrischen Raum, sondern vollzieht sich zugleich über variierende Formen der Weltwahrnehmung und -beobachtung der beteiligten Protagonisten. Der Roman gestaltet durchgängig komplexe Beobachtungsverhältnisse, die die Asymmetrien moderner Welterfahrung offenlegen und in der Alternanz divergierender Modi der Wahrnehmung von Welt die georäumliche Erkundung der Erdoberfläche auf eine spezifisch »wissenschaftliche« Dimension (vgl. Serres 1974b; ☞ I) öffnen; diese dokumentiert sich vor allem im Kontext der reflexiven Offenlegung der kulturellen, sozialen und epistemischen Voraussetzungen, die der Entstehung der Weltnetzwerke unter den Bedingungen terrestrischer Globalisierung zugrunde liegen.

Die Komplexität des Weltbezugs der bewegten Beobachter manifestiert sich in sinnfälliger Form bereits an Phileas Fogg: Einerseits repräsentiert er den Typus des »blinden Passagiers«, dessen Bezug zur empirischen Außenwelt sich auf sein »bloßes Durchquerungsinteresse« (Sloterdijk 2005, 66) reduziert und der im bewussten Verzicht auf jede topographisch fundierte Erfahrung als prototypische Verkörperung der topologischen Struktur der Netzwerke im Zeitalter des modernen Weltverkehrs (☞ 25) in Erscheinung tritt. Dies wird nirgends deutlicher als in den Beschreibungen, die aus der affektiven »Regungslosigkeit« (ATW, Kap. 9, 53, Übersetzung modifiziert) und der strikten Befolgung automatisierter Alltagsrituale Vergleiche seiner Person mit einem »Chronometer« (ATW, Kap. 9, 53) oder einer »astronomischen Uhr« (ATW, Kap. 10, 62) ableiten und ihn als einen Maschinenmenschen (ATW, Kap. 2, 13) präsentieren, der nicht nur einen unverbrüchlichen Glauben an die technische Funktionslogik des Netzwerks bezeugt, sondern dessen geregelte Operationsmodi zudem ganz unmittelbar in seiner Person zu verkörpern scheint.

Gleichwohl gilt es historisch zu differenzieren: Ausgeblendet bleibt in der vorbehaltlosen Identifikation des weltabgewandten Beobachters mit der technischen Operationalität der Netzwerkstrukturen des modernen Weltverkehrs deren Verankerung im Zeitalter des »kinetischen Expressionismus« (Sloterdijk 2009); dieser beruht auf der Operationalität thermodynamischer Energiekreisläufe (vgl. Serres 1975a; Stengers 2003, 89–165; ☞ 26), die die Funktionsweise der zeitgenössischen Transporttechniken der Eisenbahn und Dampfschiffahrt kennzeichnen und die Prinzipien der klassischen Mechanik Newtonscher Prägung wie die Annahme

der geregelten Repräsentierbarkeit und Verfügbarkeit einer vorgängig gegebenen Natur unwiderruflich verabschieden. Als Inkarnation eines »Körpers«, der den »Gesetzen der Mechanik« (ATW, Kap. 11, 67f.) folgt, repräsentiert Fogg mithin ein letztlich anachronistisches Modell wissenschaftlich-technischer Rationalität, das im Glauben an die störungsfreie Regelmäßigkeit maschineller Prozesse noch einmal das Ordnungsparadigma der klassischen Mechanik aufruft. Im 19. Jahrhundert vermag es der komplexen Eigendynamik moderner Verkehrstechniken indes nicht mehr gerecht zu werden, da diese sich stets im prekären Spannungsfeld von Selbsterhaltung und drohender entropischer Selbstverzehrung bewegen.

Dieser deterritorialisierenden Weltbeobachtung des *armchair traveler* steht im Roman ein gänzlich anderer Modus der Wahrnehmung von Welt gegenüber, der paradigmatisch von Passepartout verkörpert wird und ebenfalls in einen ambivalenten genealogischen Bezug zu früheren Phasen terrestrischer Globalisierung tritt. Passepartouts Beobachtergestus zeichnet sich durch ein welthaltiges, touristisches Sehen aus, das sich weniger auf die globalen Funktionsmechanismen der Verkehrstechniken als auf die lokalen Besonderheiten der bereisten Orte bezieht. Die perzeptive Erschließung der Welt vollzieht sich hier einerseits im Modus des »Flanierens« (ATW, Kap. 8, 46), einem plan- und ziellosen *parcours* durch städtische Räume (Moser 2009), der sich der konstitutiven Zielorientierung und globalen Verbindungslogik der netzwerkgebundenen Transporttechniken deutlich widersetzt. Andererseits steht Passepartouts Erkundung fremder Städte im Zeichen der *curiositas* (ATW, Kap. 9, 58), die eine sinnliche, mit »Augen« und »Ohren« vollzogene Weltwahrnehmung (ATW, Kap. 10, 64, Übersetzung modifiziert), eine empirische Erschließung der Welt bedingt und gerade in dieser Aufmerksamkeit für das unbekannte »Neue« (ATW, Kap. 9, 58) einen indirekten Rückbezug zur Expansionsdynamik der frühneuzeitlichen Entdeckungsreisen im Zuge der Kolonialisierung erkennen lässt; diese koppelt die Bewegung vom Bekannten zum Unbekannten, vom Gesehenen zum Nicht-Gesehenen an die Neuinterpretation menschlicher Neugier im Zeichen einer bejahten Weltzugewandtheit, welche in den Anfängen der terrestrischen Globalisierung vor allem in den Abenteuerromanen und der Reiseliteratur ihren literarischen Ausdruck finden (Daston 2003). Knüpft die *curiositas* Passepartouts damit einerseits an einen frühneuzeitlichen Beobachtergestus an, der den Ursprung der Genese moderner Weltnetzwerke markiert (Latour 2009), so generiert gerade deren fahrplangesteuerte Anschlusslogik, die sich aus der Sicht des Dieners der individuellen Intervention und Kontrolle durch den Reisen entzieht, andererseits jedoch eine phantasmatische Entgrenzung der empirischen Realität, die die reale Bewegung durch den terrestrischen Raum in der romantischen Vorstellung einer »Traumreise« (ATW, Kap. 8, 46) aufhebt und so die Erfahrung moderner Vernetzungstechniken in ein Konnektivitätsphantasma münden lässt, das unverkennbar prämoderne Züge trägt.

Daher überrascht es nicht, dass Passepartouts *curiositas* eine spezifische narrative Handlungsstruktur begründet, die vor allem die Zonen des »Dazwischen« des glo-

balen Weltnetzwerks betrifft: Es ist die Neugier, die ihn wiederholt in unvorhergesehene Abenteuer verwickelt, welche den Reiseablauf zum Teil erheblich beeinträchtigen. Sie fungiert damit als Katalysator einer Narration, deren Ereignishaftigkeit sich nicht primär auf die Nutzung der Verbindungslinien des Weltnetzwerks bezieht, sondern zunächst im Gegenteil bevorzugt an dessen Knotenpunkten bzw. an Orten zutage tritt, die sich außerhalb des Netzwerks oder an seinen Rändern befinden; diese topographischen Orte – wie etwa der orientalische Basar in Suez (ATW, Kap. 8, 47) oder die Pagode von Malabar Hill (ATW, Kap. 10, 64f.) – entsprechen dabei entweder ›Verweilorten‹ für Müßiggänger, die im Zuge der Etablierung der ›restlosen‹ Konnektivität moderner Verkehrssysteme eigentlich funktionslos geworden sind (Krajewski 2006), oder aber sie stellen religiöse Stätten des Heiligen dar, die die geographische Reise punktuell auf eine ›spirituelle Dimension‹ im Sinne Serres' (Serres 1974b) öffnen, welche in der Regel jedoch – wie exemplarisch der in einer slapstickartigen Prügelei endende Besuch der genannten Pagode veranschaulicht (ATW, Kap. 10, 65) – nur noch im Modus ironischer Uneigentlichkeit beschworen werden kann.

Der genealogische Rückbezug zu früheren Phasen terrestrischer Globalisierung kennzeichnet auch einen weiteren Modus der Weltwahrnehmung, der paradigmatisch im Kontext des Besuchs von San Francisco zutage tritt. Auch hier findet ein Spaziergang *Passepartouts* durch den städtischen Raum statt, den er von einer erhöhten Aussichtsposition in den Blick nimmt (ATW, Kap. 25, 196). Die Beschreibung seiner Wahrnehmungen, die durch Kommentare des Erzählers zur historischen Stadtentwicklung ergänzt werden, folgt dabei dem Modell zeitgenössischer Städtepanoramen (☞ 61), die den urbanen Wahrnehmungsraum über geometrische Rasterungen und Linienkonstruktionen erschließen, die sich einerseits aus der modernen Stadtplanung amerikanischer Großstädte mit ihren linear aneinander gereihten Häuserzeilen (ATW, Kap. 25, 196) sowie den rechtwinklig angelegten Straßenzügen (ATW, Kap. 25, 198) ergeben. In der narrativen Beschreibung verweisen sie jedoch andererseits indirekt auf jene planimetrischen Stadtpläne, die auf diagrammatischen Rasterungsschemata beruhen, welche ihren Ursprung ebenfalls in der Frühen Neuzeit haben, in der es neben linearperspektivischen Repräsentationsformen vor allem Gradnetzkarten sind, die als topographische Ordnungsdispositive fungieren und die Grundlage für die geopolitischen Expansionsdynamiken der Kolonisatoren (Schäffner 1997) wie auch später für die Etablierung der Netzwerkstrukturen des Weltverkehrs in der Moderne bilden. Auch im Kontext der Beschreibung San Franciscos öffnet sich die lokale Weltwahrnehmung *Passepartouts* folglich auf eine Genealogie terrestrischer Globalisierung, welche auf deren Anfänge zurückverweist. Im Unterschied zu den frühen Kapiteln des Romans zeichnet sich die topographische Weltbeobachtung jetzt jedoch durch ihre konstitutive Einbindung in die topologischen Strukturen des Netzwerks aus, insofern sich die Wahrnehmung von Welt nicht mehr ausschließlich auf die sinnlich erfahrbare Wirklichkeit richtet, sondern zumindest implizit zugleich die Techniken ihrer

Repräsentation, Erschließbarkeit und Sichtbarmachung einbezieht. Es ist daher nur folgerichtig, dass sich auf der Ebene der narrativen Handlungslogik des Romans zusehends eine andere Ereignishaftigkeit konstituiert, die sich nicht mehr jenseits der konnektiven Bewegungsformen des Weltverkehrs, sondern im Inneren des Netzwerks selbst verortet – wie dies exemplarisch der Indianerüberfall auf den Zug der Reisenden verdeutlicht, der zwar eine Störung oder Unterbrechung der konnektiven Anschlusslogik markiert, zugleich aber fest an die Operationalität der technischen Verkehrsmittel gebunden ist.

Beruhet Phileas Fogs Verzicht auf empirische Weltwahrnehmung, wie gesehen, auf dem unverbrüchlichen Vertrauen in die gelingende topologische Funktionslogik der globalen Netzwerkstruktur und stellt sich ihm in Gestalt Passepartouts ein auf topographische Raumerschließung abzielendes ›lokales Sehen‹ entgegen, so nimmt der Erzähler eine dritte Position ein, die durch das beständige Oszillieren zwischen globaler Netzwerkerfüllung einerseits und lokaler Erkundung der Zwischenräume andererseits gekennzeichnet ist. Der Beginn der Reise steht im Zeichen einer auf größtmögliche Exaktheit bedachten Deskription der Alltagsroutinen Phileas Fogs, die eine minutengenaue Datierung durch den Erzähler erfahren (ATW, Kap. 3, 17f.); sie fügen sich damit in eine Narration ein, die selbst den Charakter eines Fahrplans anzunehmen scheint, welcher die Konnektivität der Lebensabläufe des Protagonisten registriert, und wenig später die Reiseroute in Form der tabellarischen Übersicht des *Morning Chronicle* wiedergibt (ATW, Kap. 3, 22). Die Erzählung steht hier wie auch in zahlreichen weiteren Passus, die die exakte Raumdistanz und die zur Verfügung stehende Zeitstrecke zwischen einzelnen Knotenpunkten des globalen Weltnetzwerks verzeichnen, im Dienste der strikten Übermittlung der Regeln des Netzwerks, dessen topologische Struktur in den eigenen Verfahrenstechniken gleichermaßen offen gelegt wie auch umgesetzt wird.

Zugleich fungiert der Erzähler aber vielfach als Träger eines lokalen Weltwissens, der in Ergänzung des ›welthaltigen‹ Sehens Passepartouts ethnographische oder demographische Informationen zu den Weltregionen sowie historische Hintergrundinformationen zur Entstehung des konnektiven Netzwerks selbst vermittelt (ATW, Kap. 9, 56) und in den eigenen Beschreibungen vorüberziehender Landschaften bisweilen perspektivische Wahrnehmungsräume entwirft (ATW, Kap. 9, 60), die dem Leser durch ihre Gliederung nach Vordergrund und Hintergrund konkrete topographische Raumvorstellungen vermitteln.

Darüber hinaus besteht die Aufgabe des Erzählers darin, die Operationalität der netzwerkgebundenen Verkehrstechniken auf deren kulturpragmatische Entstehungsbedingungen zurückzubeziehen – wie dies exemplarisch die ausführliche Deskription der *Mongolia* (ATW, Kap. 9, 52) suggeriert, die das Schiff in narrativer Aneignung der Konnektivitätslogik, die Land und Meer in ein übergreifendes Raumkontinuum einbindet, als einen Gesellschaftskörper beschreibt, der in den unterschiedlichen Gruppen wohlhabender Schiffspassagiere die traditionelle Rechts- und Sozialordnung im Zeichen stratifikatorischer Gliederung abbildet.

Mit dieser Beschreibung kontrastiert die in Kapitel 26 geleistete Deskription des Expresszuges der *Pacific Railroad* (☞ 69), der ebenfalls als Gesellschaftskörper vorgestellt wird, welcher indes eine Steigerung der räumlichen Mobilität der Reisenden ermöglicht, die sich nicht nur im Außenraum, sondern auch im Inneren des Zuges selbst bewegen können; diese räumliche Beweglichkeit wird zudem auf die soziale Mobilität der Reisenden bezogen, insofern die modernen Großraumwagen nicht nach Klassen getrennt sind, sondern mit ihrer Unterscheidung in »Salonwagen«, »Aussichtswaggons«, »Zugrestaurants« u.a. (ATW, Kap. 26, 207) dem modernen Prinzip funktionaler Differenzierung unterliegen. Der genealogische Rückbezug des lokal fundierten Weltwissens, das in der Beobachterperspektive Passepartouts auf die frühneuzeitlichen Ursprünge terrestrischer Globalisierung verweist, wird folglich auf der Ebene der Narration um eine weitere kulturhistorische Genealogie ergänzt, die nunmehr auf die zentralen sozialen Transformationsprozesse des 19. Jahrhunderts abhebt.

Damit lässt sich folgern, dass sich auch auf der Erzählebene der georäumliche *parcours* auf eine »wissenschaftliche« Dimension öffnet, die jetzt vor allem durch die Vermittlung jener Pole globaler Netzwerkaffirmation und lokaler terrestrischer Raumerschließung geprägt ist, die auf der Ebene der Figuren-Weltbeobachter weitgehend getrennt bleiben. Diese Vermittlung des Globalen und des Lokalen zeigt sich in deutlichster Form in Kapitel 26, in dem nicht nur die binnenkontinentale Konnektivität der *Pacific Railroad* hervorgehoben wird, die die beiden Ozeane verbindet (ATW, Kap. 26, 205), sondern die Eisenbahn, die bei der Anlegung der Trasse selbst die Gleise transportieren muss, auf denen sie sich am kommenden Tag bewegen wird, zugleich als ein geschlossenes und selbsterhaltendes Funktionssystem vorstellt, das auf die geschlossenen Energiekreisläufe moderner thermodynamischer Maschinen verweist. Der Hinweis auf die thermodynamische Operationalität der Eisenbahn kehrt wenig später erneut wieder und verbindet sich nun mit meteorologischen Reflexionen des Erzählers, der die Transformation der Wolken am nächtlichen Himmel in ein weißes »Tuch« von Schneeflocken beschreibt, das sich in der Wahrnehmung der Reisenden seinerseits mit den aschgrauen »Dampfschwaden« der Lokomotive verbindet (ATW, Kap. 26, 208). In der Verknüpfung des Bildes des der Lokomotive entströmenden Dampfes mit dem Bild der Wolken, die seit der lukrezischen Physik als Sinnbild des Unvorhergesehenen, des Kontingenten und des Unförmigen fungieren (Serres 1977a, 85f.; ☞ 32), bezieht der Erzähler die globale Topologie des thermodynamischen Weltnetzwerks auf jene meteorologischen Bedingungen, die die lokale terrestrische Topographie kennzeichnen. Er macht damit deutlich, dass im Zeitalter des »kinetischen Expressionismus« jene Regelmäßigkeit nicht mehr vorstellbar ist, die noch Fogs in der Tradition der klassischen Mechanik stehende »chronometrische« Interpretation der zeitgenössischen Netzwerkstrukturen prägt; zugleich formuliert er damit das Paradigma moderner Thermodynamik, die sich durch eine grundlegende Komplementarität zwischen technischen und natürlichen Vorgängen auszeichnet (ATW, Kap.

26, 210), in der sich indes keineswegs die Rückkehr zu einem vormodernen, naturphilosophisch geprägten Verständnis energetischer Operationsformen, sondern im Gegenteil die Einsicht in die grundlegende Funktionsweise einer technischen Netzwerktopologie dokumentiert, die sich ihrer topographischen und meteorologischen Bedingtheit nicht zu entheben vermag.

Es lässt sich abschließend folgern, dass der Roman nicht lediglich die nachträgliche Deskription vorgängiger Strukturen des Weltnetzwerks leistet, sondern sich gerade in der Konfrontation divergierender Modi der Weltwahrnehmung als eine eigenständige narrative Netzwerktechnik ausweist, die in der Vermittlung topologischer Regelmäßigkeit und topographischer Aleatorik die genealogischen Entstehungsbedingungen des globalisierten Weltverkehrs vor Augen führt und neuartige konnektive Anschlussmöglichkeiten erschließt, die in Bezug auf die zeitgenössischen sozialen und technischen Vernetzungsoperationen einen eminent reflexiven Beobachtungsstatus entfalten.

66. »Westward the Star of Empire takes its Way«.
William Perry Foggs *Round the World. Letters from Japan,
China, India, and Egypt* (1872)

Von 1868 bis 1871 reist William Perry Fogg (1826–1909) von Cleveland aus in westlicher Richtung einmal um die ganze Welt. Seine Reise führt ihn über San Francisco nach Japan, China, Singapur, Indien, durch den Suez-Kanal und bis nach Ägypten. Ab dem 26. Oktober 1870 erscheinen darüber in dreiundreißig Briefen seine Berichte in der Zeitung des *Cleveland Leader*, die 1872 unter dem Titel *Round the World* in Buchform veröffentlicht werden. Wir drucken hier den ersten Brief, der den Auftakt der Reise beschreibt.

ANDREAS MAHLER

UM DIE WELT
ERSTER BRIEF

Auf Wiedersehen, Cleveland! – Die Kansas-Pazifik-Route – Büffel, Antilopen und Präriehunde – Ein saftiges Stew – Denver und die Rocky Mountains – Greeley – Von Cheyenne bis zur Anhöhe – Hinunter ins Tal des Salzsees – Die Wüstenstadt – Mehrere *landladies* in einem Hotel – Besuch im Theater – Die Frauen und Töchter der Propheten – Ein mormonisches Publikum.

[Vom Sonderkorrespondenten des *Cleveland Leader*].
SALT LAKE CITY, 26. Oktober 1870.

»Westwärts zieht der Stern des Abenteurers seines Wegs.« Genau das ist mein Motto; und wie noch die Lichter unserer Stadt im Wald langsam in der Ferne vergehen, versuche ich mir vergeblich zu gewärtigen, dass ich jetzt, wo ich alles, was mir so lieb und teuer ist, hinter mir lasse, wirklich am Beginn meiner Reise »Um die Welt« stehe. Einen Tag in Chicago, einen weiteren in St. Louis, und dann wähle ich die Kansas-Pazifik-Route, über Denver, statt den Weg über Omaha oder den Norden einzuschlagen. Diese Route führt den Reisenden durch den jungen, aufstrebenden Staat Kansas nach Denver, dem Zentrum und der Hauptstadt von Colorado, etwa 900 Meilen westlich von St. Louis; von da aus Richtung Norden 110 Meilen am Fuß der Rocky Mountains entlang bis nach Cheyenne, wo er etwa 500 Meilen westlich von Omaha auf die Union Pacific-Strecke trifft. Bei beiden Routen beträgt die Wegegebühr dasselbe; und wenn auch diese Route einen halben Tag mehr in

Anspruch nimmt, ist sie doch die wesentlich interessantere, denn sie führt durch Städte wie Leavenworth, Lawrence, Topeca und Leocompton, historische Orte aus Zeiten des grenzunkämpften Wilden Westens, wo die Erinnerung an John Brown und seine Freunde, an viele, die ihr Leben für die Freiheit von Kansas opferten, noch lebendig ist. Allerdings wurden die Namen dieser Männer von den Ereignissen der nachfolgenden großen Rebellion des Bürgerkriegs und den unauslöschlich mit ihr verbundenen Akteuren und Orten fast zur Gänze in Vergessenheit gedrängt.

Von den 600 Meilen von Kansas City nach Denver können die ersten 200 kurz und knapp als Prärie beschrieben werden, in der blühende Städte eine nach der anderen entlang der Bahnlinie aus dem Boden sprießen und wo gut gepflegte Farmen bald durchgehend die weiten Ebenen säumen werden, welche sich gut 200 Meilen weiter nach Westen erstrecken und in denen noch der Büffel herrscht, auch wenn es jedes Jahr weniger werden; dann folgen 200 Meilen Wüste, ausgedörrt und karg, in denen das größte Hindernis für die Besiedlung und Kultivierung des Landes stets der Wassermangel sein wird. Hier sind die Haltepunkte am Weg äußerst rar und tragen nur selten Namen, sondern unterscheiden sich lediglich durch Zahlen. Doch wo genau die Ebene der Weiden endet und die Wüste beginnt, ist schwer zu sagen. Das ist die berühmte »Smoky Hill-Route«, der Schauplatz fast aller indianischen Überfälle auf Überlandreisende vor der Fertigstellung der Bahnlinie. Da sie durch das große Büffelgebiet führt mit den fruchtbarsten Weiden und besten Jagdgründen der Indianer, leisteten diese nach dem Verlust des Platte-Tals eine beträchtliche Zeit erheblichen Widerstand gegen das Eindringen des »Dampfrosses«. Heute jedoch ist es für den Reisenden auf dieser Route eine besondere Attraktion, beim raschen Dahingleiten mit fünfundzwanzig Meilen pro Stunde vom Pullman-Wagen aus hier und da Büffelherden zu entdecken und an jedem Essenshalt Büffel- oder Antilopenfleisch kredenzt zu bekommen. Vor einigen Wochen zwang eine große Büffelherde auf den Gleisen den Lokführer zum Halten. Aus den Waggons lassen sich fast ständig Antilopen beobachten, und sie sind eine leichte Beute für die Jäger. Man befestigt ein rotes Tuch an einen Stecken und legt sich in Schussweite auf den Boden, während sich das anmutige gazellenähnliche Tier mit gestreckten Ohren langsam nähert und seiner Neugier schnell zum Opfer fällt.

Als wir am zweiten Morgen nach St. Louis Denver näherkommen, sehen wir zum ersten Mal die großartige Landschaft, die sich vor dem quer »über den Kontinent« Reisenden auftut. Wir haben stetig, aber unmerklich an Höhe gewonnen, bis wir die Ebene erreichen, auf der sich Denver befindet, über 5.000 Fuß über Seehöhe, und sich westlich hin zwanzig Meilen ausdehnend bis zu den »Black Hills«, hinter denen sich die hohen, schneebedeckten Gipfel der Rocky Mountains erheben. Im silbernen Licht der ersten morgendlichen Sonnenstrahlen entdecken wir den Pike's Peak, 14.000 Fuß hoch, ganz im Süden des Gebirgszugs, und den noch höheren Long's Peak im äußersten Norden unseres Gesichtsfeldes. Zwischen diesen beiden liegt eine durchgehende Linie schneebedeckter Gipfel, einige davon klar und deutlich in den Konturen erkennbar, wie aus Marmor geschnitten, andere zum

Teil durch Wolken und Nebel verdeckt. In dieser Höhe ist die Bergluft bemerkenswert klar, und man kann alles von weitem sehr gut erkennen. Es ist schwer vorstellbar, dass Pike's Peak siebzig Meilen entfernt und auch der nächstgelegene Gipfel des gesamten Rocky Mountain-Massivs immer noch mehr als fünfzig Meilen weit weg ist.

Denver ist eine im Plan gut angelegte, ruhige Stadt von 7000 Einwohnern. Ziegelbauten haben die Hütten aus Brettern und Leinwand ersetzt; eine gute, auf *law* und *order* bedachte Stadtregierung ist an die Stelle der Bürgerwehren getreten, die es noch vor einigen Jahren für notwendig hielten, die die Stadt plagenden Mörder und Gesetzlosen zu hängen. Colorados Reichtum an Bodenschätzen ist nahezu unerschöpflich, und was der Staat jetzt braucht, ist eine einfache und billige Methode, die hier gefundenen Erze zu entschwefeln.

Von Denver bis Cheyenne führt der Weg nördlich über eine sanfte Ebene, mit den »Rockys« immer zur Linken in vollem Blick. Mit Interesse verfolgen wir die sich fast in Schussweite der Waggonen aufhaltenden Antilopenherden, während man die von der hellen, warmen Sonne angelockten, fetten kleinen Präriehunde zu Tausenden, nur wenige Yards von den Gleisen weg, sitzen sehen kann und hört, wie sie den vorbeifahrenden Zug anbellt. Jeder hockt auf dem kleinen, von seinem Erdloch aufgeschütteten Erdhügel, und sie scheinen uns in einer komisch selbstzufriedenen Art zuzuzwinkern, als wollten sie sagen: »Wir wissen schon, dass ihr es viel zu eilig habt, um uns gefährlich zu werden«; doch sobald der Zug zum Halten kommt, sind sie blitzschnell in ihren Löchern verschwunden. Es handelt sich bei ihnen im übrigen nicht im geringsten um »Hunde«, sondern um eine Kaninchen- bzw. Nagerart, mit hellbraunem Fell, und nur wenig größer als graue Eichhörnchen. Häufig teilen sie ihre Höhlen mit Klapperschlangen und Eulen, und sie leben alle friedlich zusammen wie die Zirkusmitglieder bei Barnum's. Ihr großer Feind ist der umherstreifende Koyote, der feige Wolf der Ebenen, dessen Zähne gegenüber allen anderen Tieren kleiner und schwächer sind als er selbst. Eines der schmackhaftesten Gerichte am Essenshalt gestern früh, von dem wir uns alle reichlich nahmen, nannte sich »Kaninchenstew«. Bevor ich den Tisch verließ, fragte ich den farbigen Kellner, ob es viele Kaninchen in der Gegend gäbe. Seine Antwort war ein wenig schockierend: »Oh ja, Masa, die Präriehunde sind um die Zeit jetzt sehr schön fett und schmackhaft.«

Auf halbem Weg zwischen Denver und Cheyenne machen wir für wenige Minuten Halt in der neuen Stadt Greeley, 1.500 Einwohner, die erst fünf Monate alt ist. Dieser Ort ist wie von Zauberhand entstanden. Vater und Planer dieser Kolonie ist ein Mr. Meeker, viele Jahre lang Landwirtschaftsredakteur der *New York Tribune*. Die Stadt ist ein Wunder an Fleiß und Unternehmungskraft und folgt in Aufbau und Verwaltung ganz den Prinzipien der Ostküste. Hier gibt es keine Saloons mit alkoholischen Getränken, was die rauen Einwohner in dieser Region Colorados so sehr auf die Palme bringt, dass sie, wie mir einer von ihnen anvertraut hat, von »diesen verdammten republikanisch-puritanischen Fanatikern die Schnauze voll

haben«. Gleichwohl sind diese klar im Kopf; sie kümmern sich um ihre eigenen Dinge, erbitten keine Gefälligkeiten von ihren rauen Nachbarn und befinden sich geradewegs auf dem rechten Weg zu Wohlstand und Reichtum. Falls Greeley keinen Rückschlag erleidet, sieht es sehr wohl so aus, als könnte es in ein paar Jahren Denver an Bevölkerungszahlen übertroffen haben.

In Cheyenne treffen wir auf die Union Pacific-Linie, und hier beginnt der Aufstieg in das große Gebirgsmassiv, das Rückgrat unseres Kontinents. Eine steile Steigung von fünfzig Meilen bringt uns nach Sherman – benannt nach dem längsten General im Militärdienst –, dem höchsten Punkt auf der ganzen Route zum Pazifik und vielleicht auch der Eisenbahn auf der ganzen Welt. Wir sind nun 8.242 Fuß über Meereshöhe, fast eine halbe Meile höher als der Gipfel des Mount Washington. Die extreme Leichtigkeit der Atmosphäre fordert unsere Lungen heraus, während wir die reine Gebirgsluft tief einatmen. Sportliche Übungen sind hier sehr schwer, und auch wenn unser Atem gut trainiert ist, bringt uns schon ein kleines Rennen so zum Schnaufen, als wären wir Schildkröten. Dann geht es wieder hinunter, und wir kommen an einigen der schönsten Gebirgslandschaften der Welt vorbei. Eine weitere Nacht und ein Tag führen uns durch Wyoming und ins Territorium von Utah, über die Ebenen von Laramie – prächtigem Weideland – und durch den sagenhaften Echo-Canyon, wo wir 1.000 Fuß über uns die vor dreizehn Jahren von den Mormonen errichteten Befestigungen sehen können, die dem Durchzug der von dem später bei den Konföderierten im Bürgerkrieg berühmt gewordenen General Johnston befehligten Truppen »Uncle Sams« Widerstand leisteten. Von dort durch den Weber-Canyon, am 1.000-Meilen-Baum vorbei, in vielen Kurven auf engem Pfad durchs Gebirge, mit steilen Felsen auf der einen und einem schwindelerregenden Abgrund auf der anderen Seite, in schneller Fahrt durch durchfurchte Hügel, mit Geklapper auf hohen Holzbrücken über tiefe Schluchten, und jetzt, durch einen engen Spalt im »Devil's Rock« genannten Fels, kommen wir aus dem Wahsatch-Gebirge hinaus auf eine Szenerie des Lichts und der Schönheit. Vor uns in der diesigen Ferne liegt der Große Salzsee, zu unseren Füßen befinden sich ausgedehnte Ebenen und grüne Felder, durchsetzt von schmucken Häusern mit Gärten und Obstplantagen. Dies ist das Salt Lake Valley, das Kanaan der »Heiligen der letzten Tage«. Bald erreichen wir Ogden, 1.032 Meilen vom Zusammenschluss der Union Pacific- und der Central Pacific-Strecke in Omaha entfernt, von wo aus Brigham Young eine 36 Meilen lange Straße nach Salt Lake City bauen ließ. Da ein Besuch Brigham's und der Mormonen auf unserem Programm steht, zweigen wir hier ab und befinden uns kurz nach Einbruch der Dunkelheit inmitten des Mormonentums in einem Hotel mit *einem landlord* und *drei landladies*. Welche von den letzteren für die kulinarische Abteilung zuständig ist, vermag ich nicht zu sagen, aber ihr gebührt das Lob, uns seit Wochen mit dem besten Abendessen – zartem Steak und frischer Flussforelle – versorgt zu haben. Uns fällt der traurige und niedergeschlagene Gesichtsausdruck unseres *landlords* auf, der unter anderen Umständen unsere Sympathie und unser Mitgefühl erregen würde.

Es ist Mittwoch abend, und man sagt uns, dass das Theater, eine der mormonischen Einrichtungen, mittwochs und sonnabends geöffnet ist, also eilen wir zwei, drei Blocks die Straße hinauf zu diesem Tempel histrionischer Kunst, trotz Schmutz, Regen und Dunkelheit, da man hier keine Gasbeleuchtung kennt. Wir sind zwar ein bisschen zu spät dran, aber nach Bezahlung eines Dollars Eintritt schleichen wir uns still irgendwo in die Mitte des Parketts, allerdings eher mit der Absicht, das Publikum zu beobachten, als dem Stück zu folgen.

Der Theatersaal ist nüchtern gestaltet, ganz weiß ausgemalt, ohne Vergoldungen oder Fresken. Vier Logen erheben sich übereinander zwischen Parkett und Decke, und insgesamt gibt es Platz für etwa 2.500 Besucher. Heute ist er allerdings wegen des Schmutzwetters nur zum Teil gefüllt, doch scheint das Publikum in sehr aufgeschlossener, vergnügter Stimmung zu sein. Nachdem ich mich einige Minuten lang stumm umgesehen hatte, fragte ich einen intelligent aussehenden Mann vor mir, ob denn Präsident Young auch anwesend sei. »Nein, Sir, er ist heute nicht hier wie sonst, weil er gerade aus Provo zurückgekehrt und müde ist.« Von der höflichen Antwort ermutigt, traute ich mich zu fragen, ob eine seiner Frauen denn da sei. »Aber ja, die beiden Damen in der Proszeniumsloge sind seine Frauen, und der kleine Bub bei ihnen ist sein Sohn, und dort«, und sein Finger zeigte auf eine Privatloge zur Rechten, »sind ein Dutzend oder mehr seiner Töchter.« In den folgenden fünfzehn Minuten richtete sich mein Opernglas, sooft es ohne unnötiges Aufsehen möglich war, auf die Frauen und Töchter des Propheten. Allesamt waren sie gut, sogar modisch gekleidet, eine der Frauen war zudem sehr gutaussehend, und die Töchter hatten eine gesunde, rötliche Gesichtsfarbe, auch wenn keine richtiggehend hübsch war und ich im fahlen Licht der Kerosinkronleuchter keine rechte Familienähnlichkeit erkennen mochte. Einige von ihnen verfügten über Operngläser, mit denen sie so anmutig hantierten, wie es jede *habituée* der Oper vermag; alle trugen sie, wie es sich ziemt, Handschuhe und bildeten insgesamt eine attraktive Gruppe. Auf mein Anliegen zurückkommend, fragte ich meinen vor mir sitzenden Freund, ob andere berühmte Persönlichkeiten im Haus anwesend seien. »Ja, gewiss, die beiden jungen Damen direkt hinter uns mit den blonden Haaren sind die Töchter des »Ältesten« Elder Smith, neben Brigham einer der beiden gemeinsamen Präsidenten der Kirche, und da drüben ist Bischoff Soundso, und dort Elder Brown samt Familie. Ein bisschen rechts davon ist Elder Jones mit zwei seiner Frauen« usw. Mein mitteilungsfreudiger Freund, der in mir einen wissbegierigen Fremden erkannte, wies mich in aller Freundlichkeit auf etwa noch ein Dutzend weiterer Familien hin, die allesamt so sehr auf das Stück konzentriert waren, dass sie kaum bemerkten, dass unsere Augen auf sie gerichtet waren. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich kaum zur Bühne geblickt, doch als man mir sagte, dass eine der Schauspielerinnen die Tochter eines hohen Würdenträgers der Kirche sei, schaute ich in mein Programm und sah, dass sie die Komödie »Die wunderbare Frau« gaben. Alle waren Amateure, und ihr Spiel war entschieden gut. Da mir auffiel, dass eine ganze Anzahl kleiner Kinder im Publikum war, fragte ich meinen Mormonenfreund, ob

es denn üblich sei, dass so viele junge Leute das Theater besuchten. »Aber ja doch«, antwortete er, »wir führen ja keine dieser amoralischen Stücke auf, die sie in anderen Theatern zeigen« – ganz guter Seitenhieb auf das *Gentiles Theater*, dachte ich bei mir. Das Orchester bestand aus neuen Musikern, auch alles Amateure. Nach der Komödie gab es »So wars im Alten Virginia«, in der Art eines Negertanzes, der die jungen Leute ganz in Verückung versetzte. Schließlich endete die Aufführung mit einer lustigen Farce mit dem Titel »Die junge Witwe«.

Insgesamt schien mir der weibliche Anteil des Publikums in Sachen Intelligenz wie auch *in puncto* Kleidung und Benehmen entschieden dem männlichen überlegen. Von den letzteren sahen viele roh und ungehobelt aus und waren auch so gekleidet, und was ihnen besonders gefiel, war der Negertanz, bei dem sie laut *da capo* riefen. Zwar sahen sie nicht wie Rowdys aus, auch gab es keine Buhrufe oder Pfiffe und dergleichen, wie man es des öfteren in den Theatern der Ostküste antrifft, doch schienen sie einer tieferen Gesellschaftsschicht anzugehören als ihre weibliche Begleitung. Das Theater gehört Brigham und wird auch von ihm geführt. Er glaubt an eine »persönliche Regierung« und sorgt für die Unterhaltung seines Volks. Die Vorstellung war vor elf Uhr aus, und ich bahnte mir wieder meinen Weg durch den Schmutz zurück ins Hotel, ohne den leisesten Anflug von Gefahr, denn die Straßen von Salt Lake City sind selbst in der dunkelsten Nacht sicherer als die der meisten Städte von nur halber Größe.

Morgen muss ich mir die anderen Einrichtungen ansehen, den mormonischen Propheten und seine Ältesten besuchen, worüber in meinem nächsten Brief zu lesen sein wird.

W. P. F.

Aus dem Englischen von ANDREAS MAHLER

67. Whist im Waggon

MARIA IMHOF

Geo-/Kapitelindex: Nach Ogden (Kap. 28)

Phileas Fogg, der Gentleman auf Weltreise, ist ein Spieler. Natürlich kein gewöhnlicher Spieler oder gar ein Glücksspieler, der sich oder irgendetwas anderes dem Zufall überlasse. Fogg ist Kartenspieler, genauer gesagt, Whistspieler, und somit dem Zufall nur insoweit ausgeliefert, dass er keine Kontrolle darüber hat, welche Karten er ausgeteilt bekommt. Alles andere hingegen ist beim Whist Kampf und Strategie (vgl. Huizinga 2006/1939; Callois 1958) und unterliegt gestrengen Regeln (☞ 68), eine Tatsache, die dem Naturell des stoischen Fogg entgegenkommt. Er befindet sich in der illustren Gesellschaft einiger anderer literarischer Spielerfiguren, die vor allem das 19. Jahrhundert hervorgebracht hat; als Modell für Dichtung steht das Spiel bei Goethe (vgl. Goethe 1977, 759–764), Barbey d'Aurevilly stellt eine Verbindung zwischen dem Whistspiel und sozialem Verhalten her; er unterscheidet anhand des Whistspiels den kühlen vom leidenschaftlichen Spieler (vgl. d'Aurevilly 1973, 198f.), wie E.T.A. Hoffmann den echten vom geldgierigen Spieler abgrenzt (vgl. Hoffmann 1819; Nitsch 2009). Die russische Literatur steckt voller Spielerfiguren, so dass Jurij Lotman ihnen in seinem Buch *Russlands Adel* ein ganzes Kapitel gewidmet hat (vgl. Lotman 1997). Besonders Whist erfreut sich so großer Beliebtheit, dass neben der Praxis in den diversen Londoner Clubs auch theoretische Handbücher erscheinen, angefangen bei Edmond Hoyles *A Short Treatise on the Game of Whist* (1742), bis hin zu *Fosters Whist Manual* (1890); dieses erscheint fast zeitgenössisch mit Fogg zu Wasser und zu Lande, in Stillstand und Bewegung praktizierter Leidenschaft für das Spiel, einer Leidenschaft, die sich im 19. Jahrhundert über den ganzen Erdball ausbreitet.

In der geschlossenen Gesellschaft des Reform Clubs frönt Fogg ausschließlich unter Männern dieser seiner beinahe einzigen Leidenschaft in der ritualisierten Form eines allabendlichen Zeitvertreibs, bei dem es ihm um die Freude am Spiel, nicht so sehr um den Gewinn des schnöden Geldes geht, ganz im Gegensatz zu Johann Nestroys hinterhältigem Diener Johann, der das Kartenspielen »fad« findet und zudem eine Verschwendung von Zeit und Geld (Nestroy 2007, 2. Akt, 21. Auftritt). In schöner Regelmäßigkeit steht für Fogg und seine Mitspieler nach dem Abendessen das Spiel so sehr im Mittelpunkt, dass sie, in Bewegungslosigkeit verharrend, schweigend ihre Karten ausspielen und eine Partie der anderen, dann einen Robber dem anderen folgen lassen: »Ihm galt das Spiel als Herausforderung, als ein Kampf gegen widrige Umstände, der ihm weder Bewegung noch große Ortsveränderung abverlangte und der niemals ermüdete, was seinem Wesen sehr

entgegenkam.« (ATW, Kap. 2, 8) Passend zum geschlossenen Umfeld des Reform Clubs spielen sie in traditioneller fester Sitzplatzordnung und unveränderlichen Paarungen, nicht die beweglichere Variante des Solo Whist, bei dem die Paarungen von Partie zu Partie wechseln. So wird schon durch die Sitzordnung – »Stuart vis-à-vis Flanagan, Fallentin vis-à-vis Phileas Fogg« (ATW, Kap. 3, 21) – Foggs hitziger Widersacher in Sachen Weltumkreisung, Stuart, in die Position seines Spielgegners verwiesen, wohingegen Fallentin gegenüber seinen Spielpartner darstellt. Wie üblich hält man die Gewinnverhältnisse der einzelnen Partien, die strikt in die übergeordnete Einheit der zwei Partien umfassenden Robber zusammengefasst werden, nach dem üblichen Punktesystem schriftlich fest. Ist das Whistspiel für Fogg Freude und Zeitvertreib, und ist es gleichzeitig bewegungsloser und vor allem schweigender Kampf, so setzt an einem besonderen Abend in den Spielpausen die erregte Diskussion über einen Geldraub in London ein, die letztendlich zu der Wette führt, die Fogg in 80 Tagen um die Erde jagt. Das Ritual des schweigend ablaufenden Spiels und der Pausengespräche wird bis zur dritten Partie durchgehalten, dann allerdings bricht der Ingenieur Andrew Stuart das übliche Schweigen in der Spielpraxis und begleitet seinen ungewöhnlichen Kommentar zur Unmöglichkeit der Weltumkreisung in 80 Tagen auch noch mit einem ungeschickten Stich, nämlich »versehentlich mit einer Trumpfkarte« (ATW, Kap. 3, 22): absolut *not according to Hoyle*. Während Fogg seinem Naturell entsprechend ungerührt weiter spielt, das Gespräch allerdings aufnimmt, entwickelt sich das Kampf-Spiel zu einem Kampf zwischen den unterschiedlichen Meinungen der Beteiligten, die sich nun nicht mehr auf den Diebstahl selbst, sondern auf die Fluchtmöglichkeiten des Gentleman-Diebes, und ausgehend davon auf die Schrumpfung der Welt aufgrund des technischen Fortschritts der Verkehrsmittel beziehen: »inzwischen hatte die Diskussion über die Whistpartie die Oberhand gewonnen.« (ATW Kap. 3, 22) Während Phileas Fogg seine letzten Karten auf den Tisch legt, »[d]ie beiden höchsten Trümpfe« (ATW, Kap. 3, 22), wird die Whistpartie zum Katalysator der Wette, dass eine Reise um die Erde in 80 Tagen möglich sei. Stuart, der Zweifler, verzählt sich beim Austeilen der Karten und muss noch einmal mischen, die letzte Partie gibt Fogg selbst aus, bevor er um 19.25 Uhr den Reform Club verlässt, um um 20.45 Uhr den Zug nach Dover zu nehmen.

Ist das Whistspiel im Reform Club an Bewegungslosigkeit geknüpft, so verändert sich dies grundlegend, als Phileas Fogg die Reise antritt. Zunächst findet er auf dem Weg nach Bombay in einem Steuereinnahmer, einem Pfarrer und einem Brigadegeneral auf dem schwimmenden Hotel *Mongolia* Ersatz für den Ingenieur, den Brauereibesitzer und die Bankiers aus London (vgl. Kap. 9). Seine Partien muss er nun allerdings häufig unterbrechen, um sich einen Stempel im Konsulat zu holen. Immerhin hat er bei der Ankunft in Bombay zwei Tage Vorsprung in puncto Zeit und einen Großschlemm in puncto Whist zu bieten – die Gegenpartei machte diesmal ebenso wie Inspektor Fix keinen Stich, und nach 66 Partien an diesem Tag scheint Fogg perfekt gerüstet, um auch die gesetzte Frist nicht auszureizen. Durch

die Rettung von Mrs. Aouda ist es dann aber erst einmal vorbei mit Vorsprung und Whist – die Gelegenheiten zum Kartenspiel verweigern und die Hindernisse häufen sich.

Erst in der amerikanischen Eisenbahn, wo Dinge passieren, die sonst nirgendwo passieren, kann Phileas wieder zur Karte greifen (vgl. Kap. 28, 29). Diesmal allerdings unter völlig anderen Voraussetzungen. Ist der Reform Club durch die Geschlossenheit seines Raumes und der Gesellschaft gekennzeichnet, so steht die amerikanische Eisenbahn mit ihren Großraumwaggons dieser Geschlossenheit als offener Durchgangsraum diametral entgegen. Um den Reform Club betreten zu können, muss der Gentleman mindestens eine Empfehlung eines Mitgliedes vorweisen (§ 1), während die amerikanische Eisenbahn von jedem beliebigen Passagier – von eheflüchtigen Mormonen ebenso wie von kriegerischen Sioux – auch spontan bestiegen werden kann (§ 69). In diesem Raum kann es weder Ritual noch Berechenbarkeit geben. Das Spiel wird diesmal als Ablenkungsmanöver initiiert, da Mrs. Aouda an Bord der Eisenbahn auch den amerikanischen Raufbold Oberst Stamp W. Proctor erspäht hat, mit dem Fogg noch eine Rechnung bzw. ein Duell offen hat. Die verliebte Dame möchte den lebensbedrohlichen Ehrenhandel verhindern und verwickelt Fogg mit Hilfe von Inspektor Fix in eine stundenlange Whistpartie. Dabei stellt sie selbst sich als Mitspielerin zur Verfügung und öffnet damit den potentiellen Spielerkreis auf eine genderübergreifende Konstellation. Es ist nicht verwunderlich, dass diesmal auch eine weniger festgelegte Variante des Spiels gewählt wird – Fix, Fogg und Aouda spielen mit Strohmann, also in einer Dreierkonstellation mit Leerstelle, bei der die Karten des Vierten im Bunde vom ›König‹ ausgespielt werden. Das Spiel als Ablenkungsmanöver wird zu einem innovativen Spiel, das zum einen eine Frau beteiligt, zum anderen den Stillstand und das Schweigen aufhebt, durch die es im geschlossenen Reform Club charakterisiert war. Die Eisenbahn trägt die Spieler diesmal in geschwindem Tempo durchs Land und erschließt sich in der Bewegung den Raum; in dieser Bewegung beginnt auch das Spiel seine Spieler in eine eigene Dynamik zu verwickeln. Als Folge der wachsenden Gefühle von Mrs. Aouda für Phileas Fogg gewinnt es die Rolle eines Liebesvermittlers, der räumliche Nähe, Gemeinschaft und Gleichberechtigung zwischen Fogg und seiner zukünftigen Ehefrau aufbaut. War Mrs. Aouda bis dahin nur die Gerettete und in Fogs Schuld, so versucht sie nun ihrerseits, Fogg zu beschützen und teilt dabei gleichzeitig noch seine Leidenschaft für das Kartenspiel. So wird das Spiel gleichsam zu einer Art eigenen ›Dichtung‹ (vgl. Goethe 1977, 761). Diese Nähe der Figuren zueinander gestaltet sich im offenen Raum des Waggons persönlicher als im abgeschlossenen Kaminzimmer des Reform Clubs. Fogg selbst durchbricht immer wieder das sonst übliche Schweigen, um Mrs. Aouda wegen ihres spielerischen Könnens zu loben. Aber auch die Berechenbarkeit des Spielkontextes ist im fahrenden Zug aufgehoben, und so geschieht genau das, was Mrs. Aouda durch das Spiel vermeiden wollte: Der missliebige Oberst Proctor mischt sich plötzlich ins Spielgeschehen ein, um ausgerechnet Phileas Fogg anzuhalten, er

möge statt Pik doch Karo spielen. Dem ungebetenen Kommentar des »Grobians« (ATW, Kap. 28, 224) folgt der grenzüberschreitende Griff in das Blatt des Gentleman, der dazu führt, dass Fogg zwar nicht wie der Spieler bei Nestroy sein Pokerface verliert und dem Gegner die Karten ins Gesicht schleudert, aber sich doch zum nunmehr unvermeidlichen Duell erhebt, das nur der Angriff der Sioux verhindert. Der spielerische Kampf wird in eine reale Aktion, das Duell, überführt. Whist im Waggon ist viel mehr als nur Zeitvertreib; es ist dynamisch, unvorhersehbar, inspirierend – und lebensgefährlich.

68. Einige Anmerkungen zum Whistspiel

Whist, das Kartenspiel, das der vollendete Gentleman Phileas Fogg so leidenschaftlich gern spielt (☞ 67), entstand wohl um die Jahrhundertwende des 17. zum 18. Jahrhundert. Es avancierte bald zum bevorzugten Kartenspiel englischer Adeliger, nachdem es anfangs eher in weniger noblen Kreisen Verbreitung gefunden hatte. Seit Edmond Hoyle ihm 1742 seine Abhandlung *A Short Treatise on the Game of Whist* widmete (vgl. Hoyle 1762; Morehead u.a. 1991), wurde das Spiel in britischen Clubs der *Upper Class* mit festgelegtem Regelwerk gespielt, »according to Hoyle« (streng nach den Regeln). Ab dem frühen 19. Jahrhundert verbreitete sich Whist weit über die Grenzen Europas hinaus (vgl. u.a. Ebersberg 1877), man wäre beinahe versucht zu sagen, Phileas Fogg hätte auf seiner Reise dazu beigetragen. Erst Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelte sich aus Whist langsam das etwas unkompliziertere Bridge, das das Lieblingsspiel des stoischen Fogg letztlich fast vollständig verdrängte.

Whist wird von vier Spielern mit französischer Karte (52 Karten) gespielt (vgl. zum Folgenden Pieper/Schmidt 1994). Wer beim initialen Auswahlverfahren die niedrigste Karte zieht, ist der Geber und wählt seinen Platz; der Folgende nimmt gegenüber Platz und ist der Verbündete (Aide, Freund) des Gebers. Ebenso bilden die beiden anderen ein sich gegenüberstehendes Team. Normalerweise werden die Teams nicht mehr verändert, lediglich Solo Whist ist eine Variante, bei der die vier Spieler nicht in festen Partnerschaften zusammenspielen, sondern sich von Spiel zu Spiel neu formieren. Jeder erhält 13 Karten. Die Trumpffarbe wird bestimmt, indem aus einem zweiten, vom Aide des Gebers gemischten Kartenspiel eine Karte gezogen wird (Passepartout bringt zwei Kartenspiele mit, als er in der amerikanischen Eisenbahn alles Nötige für das Spiel besorgt). Aufgeschrieben wird mit Points nach Partien und Robbern; ein Robber beinhaltet zwei Partien, eine Partie ist zu Ende, wenn ein Team 10 Points erworben hat. Der Robber heißt klein oder groß, je nachdem, ob die Unterliegenden eine Partie gewonnen haben oder nicht. Hat die Gegenpartei in einem Spiel nur einen Stich gemacht, so kann die Gewinnerpartei einen Kleinschlemm (Slam) verzeichnen, einen Großschlemm, wenn das Siegerteam alle dreizehn Stiche für sich beanspruchen kann. Auch Slams werden mit Points bezahlt und können das Ende einer Partie näherbringen. Fehlt beim Whist ein Mitspieler, so wird häufig mit Strohhalm gespielt, dessen Karten offen ausgelegt werden.

MARIA IMHOF



Abb. 1: Bertall, »Le whist« (1874, drittes Bild einer vierteiligen Serie).

Abb. 1 zeigt einen Teil der Bilderserie »Ein Whist, oder die Art, wie man einen angenehmen Abend verbringen kann, ohne sich zu sehr aufzuregen« aus dem ersten Band der *Komödie unserer Zeit* (*La comédie de notre temps*) des Pariser Zeichners und Karikaturisten Bertall (Charles Albert d'Arnoix), erschienen 1874, also ein Jahr nach Vernes Roman – es spielen hier eine Baronin mit einem General und ein Geistlicher mit einem Doktor.

69. Omnibus auf gekrümmter Trasse. Die amerikanische Eisenbahn

WOLFRAM NITSCH

Geo-/Kapitelindex: Medecine-Bow (Kap. 28)

Die von Phileas Fogg in San Francisco bestiegene Eisenbahn wirkt in Jules Vernes Beschreibung keineswegs wie ein längst alltäglich gewordenes Verkehrsmittel, sondern fast genauso außergewöhnlich wie der Elefant, der Segelschlitten und andere sonderbare Vehikel, die der exzentrische Engländer während seiner Weltumrundung benutzt (vgl. Terrasse 1974, 312–314). Das liegt weniger daran, dass er anders als der gewöhnliche Europäer die Vereinigten Staaten sozusagen durch die Hintertüre betritt und auf der *Pacific Railroad* von Westen nach Osten fährt. Die Exotik der amerikanischen Eisenbahn geht vielmehr auf deren ureigene, aus europäischer Perspektive durchaus auffällige Besonderheiten zurück (vgl. Schivelbusch 1993, 84–105). Solche Besonderheiten zeigt sie sowohl als maschinelles Transportmittel wie auch als mobiles räumlich-soziales Milieu, also zugleich im Hinblick auf das Verhältnis ihrer Benutzer zur Natur und im Hinblick auf deren Verhältnis zueinander (vgl. Serres 1992, 205). In beiden Hinsichten lässt sie aber auch Grenzen und Gefahren erkennen, die sie zu einer Brückentechnologie für weiter ausgereifte, wenngleich noch fiktive Fahrzeuge stempeln.

Ein flexibles Vehikel

Die erst 1869, also drei Jahre vor dem Vorabdruck des Romans, fertiggestellte *Pacific Railroad* unterscheidet sich schon durch ihre schiere Länge von der Eisenbahn in Europa (vgl. Compère 2006). Wie ein nicht weniger als 3.786 Meilen messendes »fortlaufendes metallenes Band« (ATW, Kap. 26, 205) durchzieht sie das ganze Land von Ozean zu Ozean, so dass der Weltreisende zwischen den Häfen von San Francisco und New York im Grunde nicht mehr das Verkehrsmittel wechseln muss. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zu jenem weltumspannenden Schienennetz, von dem sich der Saint-Simonist Michel Chevalier schon 1832 eine »association universelle« versprach (vgl. Mattelart 1994, 119–125). In seinem Eisenbahnroman *Claudius Bombarnac* wird Verne dieses reale Teilstück später um ein fiktives östliches Gegenstück, den sog. »Grand-Transasiatique«, so weit ergänzen, dass ein darauf reisender Amerikaner den Globus bereits mit einem gut verschnürten Baumwollballen vergleichen kann (vgl. CB 1892, 19). Allerdings durchquert die Pazifiklinie die Vereinigten Staaten nicht nur, sondern belebt zugleich das Landes-

innere wie eine »lange Verkehrsader« (ATW, Kap. 26, 206). Im Unterschied zu den Trassen der Alten Welt verbindet sie weniger schon bestehende Städte als vielmehr solche, die von ihr erst geschaffen werden. Durch dieses zivilisatorische Wirken im großen Maßstab gewinnt sie geradezu mythische Statur: Die Signalpfeife einer amerikanischen Lokomotive lässt mehr Bauwerke erstehen als die Leier Amphions in Theben (vgl. ATW, Kap. 29).

Noch unmittelbarer als die ungeheure Reichweite der amerikanischen Eisenbahn fällt ihre ungewöhnliche Wendigkeit ins Auge. Da die Waggonen auf beweglichen Drehgestellen (*boggies*) und nicht wie in Europa auf starren Achsen rollen, können sie auch scharfe Kurven nehmen, ohne dabei zu entgleisen. Dank dieser hohen »Mobilität« des Zuges (ATW, Kap. 26, 207, Übersetzung modifiziert) kann der Schienenstrang den Launen der Landschaft, den Schlangenlinien der Bergänge oder der Flussläufe entgegenkommen. Was bereits auf der Great Peninsular Railway in Indien stellenweise zu sehen war, wird in den zerklüfteten Massiven der Rocky Mountains zur Regel. Die *Pacific Railroad* folgt natürlichen Krümmungen und kommt ganz ohne künstliche Geraden aus, »[s]ie passte sich den Bergflanken an, statt sich geradeaus den kürzesten Weg zu bahnen« (ATW, Kap. 26, 210). Statt wie ihre europäischen Kollegen mit aller Gewalt Tunnel und Brücken zu bauen, sind die Eisenbahningenieure hier mit List vorgegangen und haben sich scheinbar der Natur unterworfen: sie »hatten [...] die Natur nicht zerstört, sondern listige Umwege ersonnen, Hindernisse umrundet« (ATW, Kap. 28, 223). Aus dieser im Grunde vormodernen technischen Praxis (vgl. Vernant 1985, 311) ergibt sich die Paradoxie, dass in Amerika gerade die neuen Bahnstrecken der romantischen Vorliebe für krumme Wege entsprechen, der Sehnsucht nach dem »Malerische[n] der Bogenlinie oder der gebrochenen Linie der ehemaligen großen Landstraße« (CB 1894, 21), wie es der Held und Erzähler von *Claudius Bombarnac* formuliert. Während die Städte der Neuen Welt mit ihrem schachbrettartigen Grundriss der Geraden huldigen und dadurch – nach einem von Verne zitierten Wort aus Hugos *Die Elenden* (*Les Misérables*) – die »düstere[n] Tristesse der rechten Winkel« verströmen (ATW, Kap. 27, 220), setzen die Verbindungen zwischen ihnen wieder die Kurve ins Recht, weil der neue Wagentyp über die nötige Wendigkeit verfügt. Dank ihrer fügen sich sogar der Dampf und die Geräusche der Lokomotive harmonisch in die durchfahrene Landschaft ein (vgl. Chesneaux 2001/1971, 63).

Der naturgemäßen Geschmeidigkeit der amerikanischen Eisenbahn entspricht schließlich ihre hochgradig variable Geschwindigkeit. Der Lokomotivführer Forster regelt das Fahrtempo auf der *Pacific Railroad* durchweg nach den Wechselfällen der Fahrt, was Passepartout partout nicht einleuchten will. Als eine riesige Büffelherde die Gleise blockiert (☞ 71), rast er nicht etwa in die Tierkolonne hinein, sondern bremst ab bis zum Stillstand, wohl wissend, dass der natürliche Lauf eines solchen »Strom[s] wandernder Fleischkolosse« nicht mehr technisch manipuliert werden kann (ATW, Kap. 26, 211). Hätte er nach dem Willen Passepartouts das

Tempo gehalten, wäre der Zug unweigerlich entgleist. Die verlorene Zeit holt er dadurch wieder herein, dass er nach dem Vorbeiziehen der Herde auf Volldampf beschleunigt. In umgekehrter Richtung handelt Forster als echter Yankee dem Rat des Franzosen zuwider, als es die auffällige Hängebrücke bei Medicine-Bow zu überqueren gilt. Während Passeurpartout eine zweistufige Überquerung im Schrittempo favorisiert – erst die Reisenden, dahinter der leere Zug –, wählt der *mécanicien* im Einvernehmen mit seinen Landsleuten eine typisch »amerikanische« Lösung (vgl. Kap. 28). Er lässt den voll besetzten Zug eine Meile Anlauf nehmen und fährt mit hundert Meilen pro Stunde über die Brücke, die schon unter den Rädern einzustürzen beginnt. Damit setzt er sozusagen einen Kontrapunkt zur landestypischen Gleisbautechnik, bei der eine Lokomotive die für ihre Weiterfahrt nötigen Schienen selbst herbeitransportiert (vgl. Kap. 26). Stattdessen verwirklicht er die beim beratenden Palaver kolportierte Idee amerikanischer Ingenieure, Flüsse ganz ohne Brücken, allein mit steifen Zügen in voller Fahrt zu passieren. Mit Höchstgeschwindigkeit hebt der Schnellzug so weit ab, dass er die Schienen über dem Abgrund kaum noch belastet und fast schwebend das andere Ufer erreicht: »Die Schnelligkeit siegte über die Schwerkraft« (ATW, Kap. 28, 231). Passeurpartouts Einwand, die amerikanische sei die weniger natürliche Lösung, wird somit zu seinem eigenen und Foggs Vorteil ignoriert. In puncto Naturnähe bedarf man auf der Pazifiklinie keiner Belehrung. Man drosselt oder steigert das Tempo gemäß den Veränderungen im Gelände, so wie man die Trasse seinen Krümmungen entsprechend verlegt; man weicht vom rigiden Fahrplan des britischen *Bradshaw* ab, damit man ihn umso besser erfüllen kann.

Ein offenes Milieu

Die eigentliche Besonderheit der amerikanischen Eisenbahn liegt bei Verne jedoch weniger in ihrer eigenen Mobilität als vielmehr in der Beweglichkeit, die sie ihren Benutzern gewährt. In verschiedener Hinsicht kommt sie dem Bedürfnis der Amerikaner nach Fortbewegung entgegen, einem laut Chevalier gleichsam eingefleischten Bewegungsdrang (*besoin de locomotion*), das die Reisenden selbst wie lebende Lokomotiven erscheinen lässt (vgl. Chevalier 1836, 121–122). Schon beim Einsteigen geht es lockerer zu als in Europa, da an den Bahnhöfen der Pazifiklinie »weder Türen noch Sperren« (ATW, Kap. 27, 222) den Zugang zum Zug erschweren. In dem kurz vor *In 80 Tagen um die Welt* erschienenen Roman *Eine schwimmende Stadt* (*Une ville flottante*) heißt es einmal, in der Neuen Welt könne man einen wartenden Zug jederzeit betreten, denn er stehe ganz einfach mitten auf der Straße bereit »wie ein Omnibus auf einem Platz« (ESS 1978, 452). Dies gilt auch für den Bahnhof von Saints in Utah, wo Passeurpartout einen ehemüden Mormonen auf den schon fahrenden Zug aufspringen sieht. Die Offenheit der Bahnanlagen macht es möglich, dass man mit akrobatischem Geschick sogar während der Fahrt

zusteigen kann – wie die Indianer, die sich wenig später vom galoppierenden Pferd aus auf die Trittbretter von Foggs Expresszug schwingen.

Das Fehlen jeglicher Sperre am Bahnhof hat im Innern des Zuges eine aus europäischer Sicht bemerkenswerte Entsprechung. Denn auf der amerikanischen Eisenbahn verkehren ausschließlich Großraum- oder Durchgangswagen ohne Abteile. Damit entfällt die in ganz Europa übliche Trennung zwischen Plätzen erster, zweiter und dritter Klasse, so wie auch schon eine darauf bezogene Trennung der Wartesäle und Bahnsteigzonen entfällt (vgl. Freeman 1999, 109–119; Schenk 2006). Stattdessen wird das ungliederte *box car*, das es von England bis Russland nur als populäre Alternative zu den exklusiveren Abteilwägen gibt, zum maßgeblichen Wagentyp erhoben. Auch hierin ähnelt der Zug der Pazifiklinie einem »Omnibus« (ATW, Kap. 26, 207), seit seiner Einführung im Jahre 1828 das Modell eines klassenlosen öffentlichen Personenverkehrs (*transport en commun*) (vgl. Belenky 2007). Doch lässt der längere Eisenbahnwaggon dem Fahrgast größere Bewegungsfreiheit, die mancher europäische oder lateinamerikanische Reisende des 19. Jahrhunderts als sinnfälligen Ausdruck einer zuhause noch nicht erreichten politischen Freiheit interpretiert (vgl. Sarmiento 1996/1847, 319; ☞ 54). Verne hingegen beschäftigt eher die Frage, welche Rückzugsmöglichkeiten dieses ungewohnt offene Milieu seinem Protagonisten noch bietet. Zumindest vorübergehend, so wird unterstrichen, kann Fogg wieder die vertraute Abgeschlossenheit eines Abteils genießen. Da er in einem *sleeping-car* reist, verwandelt man seine Sitzbank abends in eine Schlafkabine (☞ 70), die an eine komfortable Schiffskabine erinnert. Und am vierten Tag der Bahnfahrt gelingt es seinem Beschatter Fix sogar, ihn in einem imaginären »Abteil« (ATW, Kap. 28, 225, Übersetzung modifiziert) zu fixieren, indem er ihn zu einer stundenlangen Whistpartie an seinem Sitzplatz auffordert (☞ 67). Mit dieser Vorsichtsmaßnahme will er Foggs Begegnung mit dem im gleichen Zug reisenden Amerikaner Proctor verhindern, der den Engländer auf einer Wahlkampfveranstaltung kurz vor der Abfahrt aus San Francisco gröblich beleidigt hat. Da ihn aber keine reale Abteilmwand abschirmt, kommt es schließlich doch zu der befürchteten Konfrontation des Protagonisten mit dem plötzlich hinzutretenden Provokateur. Auch für das nun unvermeidliche Duell bietet der landestypische Großraumwagen ausreichend Platz. Man verabredet sich im letzten Waggon des Zuges, dessen Mittelgang lang genug für einen Schusswechsel aus angemessener Entfernung scheint. Fogg und Proctor können ihren Ehrenhandel unterwegs austragen, ohne dass sie sich wie in Vernes Spätwerk *Das Testament eines Exzentrikers* (*Le testament d'un excentrique*) von den Plattformen zweier aneinander vorbeifahrender Züge beschießen müssten (vgl. TE 2005, 413–415). Selbst das heftige Gefecht gegen die Sioux, deren Überfall das Duell vorzeitig beendet und gewissermaßen ersetzt, findet zunächst in der mobilen Arena des in voller Fahrt dahinrasenden Zuges statt – bis Passepartout in der Nähe von Fort Kearney die rettende Entkoppelung von Waggonen und Lokomotive gelingt.

Dass Fogg und Proctor trotz weitgehender Abschirmung aufeinandertreffen, liegt in erster Linie an der durchgängigen Verbindung aller Waggonen. Die Bewe-

gungsfreiheit im Großraumwagen wird noch dadurch gesteigert, dass man auch während der Fahrt über offen liegende Stege (*passerelles*) in die Nachbarwagen gelangt. Während Bahnreisende in Europa ihren Wagen und sogar ihr Abteil nur im Bahnhof verlassen können, können sie in Amerika den ganzen Zug beständig durchqueren. Ihre permanente Zirkulation »von einem Ende zum anderen« (ATW, Kap. 26, 207) bedingt eine funktionale Differenzierung der Waggons, die hier an die Stelle der Klasseneinteilung tritt: Man hat die Wahl zwischen Salonwagen, Speisewagen und anderen mehr, so wie man in einer Stadt die Wahl zwischen verschiedenen Lokalen hat. Daher wird in *Claudius Bombarnac* der Mittelgang im *Grand-Transasiatique*, dem russischen Gegenstück zum Transamerika-Express, mit der Hauptstraße in einem Marktflecken auf Rädern verglichen: »Mit einiger Einbildung könnte man sich in eine Art rollender Ortschaft versetzt glauben, deren Hauptstraße ich zu durchwandern im Begriffe wäre.« (CB 1894, 62) Eine zufällige Begegnung auf der *Pacific Railroad* ist also nicht weniger wahrscheinlich als auf jenem Platz in San Francisco, wo der vornehme Brite und der grobe Yankee zuerst aneinandergerieten. Die Mobilität der Reisenden im Zug wird noch befördert durch den Binnenverkehr mitfahrender Händler und Werber. Während ambulante Verkäufer Lesestoff und Genussmittel anbieten, lädt der Mormonenprediger Hitch zu einem Vortrag über seine Glaubensgemeinschaft, für den er einen leeren Waggon in einen Vortragswagen, sozusagen eine Vorform des noch nicht erfundenen »Theaterwaggon« (ATW, Kap. 26, 207), verwandelt. Auch wenn er letztlich keine neuen Anhänger zu gewinnen vermag, zeigt der zunächst gewaltige Andrang doch deutlich, wie rasch sich eine Neuigkeit sowie die öffentliche Erregung in Durchgangswagen ausbreiten kann. Auch und gerade die Eisenbahn bietet Raum für jene »allgemeine Aufregung« (ATW, Kap. 25, 201), die Fogg schon auf dem *meeting* in San Francisco zu spüren bekam (☞ 63). Insofern spezifiziert Vernes Roman Tocquevilles Diagnose, dass im amerikanischen Wahlkampf alle in feberhafte Erregung verfallen (vgl. Tocqueville 1986/1835, 213; Serres 2003, 167). Das offene Milieu des Zuges begünstigt ein solches Rumoren und Brodeln, das sich hier schließlich fast in einem Showdown entlädt. Bietet der europäische Abteilwagen Anlass zu angstvollen Mordphantasien (vgl. Schivelbusch 1993, 73–79), so fördert der amerikanische Durchgangswagen das Phantasma einer gefährlichen Masse. Erst durch den Sioux-Überfall wird die Verbindung zwischen den Waggons unterbrochen. Um zur Kuppelung zwischen Gepäckwagen und Tender vorzudringen, muss sich Passepartout wie in einem englischen oder französischen Zug nach draußen begeben und auf der Unterseite durch den Konvoi bewegen. Dabei zeigt sich noch einmal *in absentia*, in welchem Maße das Prinzip der kommunizierenden Durchgangswagen der amerikanischen Eisenbahn innere Mobilität verleiht.

Eine moderne Brückentechnologie

Wie die lange Aufzählung der von Fogg verwendeten Verkehrsmittel am Romanende anzeigt, muss er auf der Bahnreise durch Amerika genauso wie zuvor schon in Indien vorzeitig auf andere Vehikel umsteigen, um keine kostbare Zeit zu verlieren. Auch wenn der Zug von San Francisco nach Fort Kearney kaum weniger extraordinär wirkt als der Segelschlitten, der ihn von dort nach Omaha bringt, markiert die Fahrunterbrechung doch seine Grenzen (vgl. Clamen 2005, 37). Im Ensemble der benutzten Fahrzeuge betrachtet, erscheint sogar die hochentwickelte amerikanische Eisenbahn als moderne Brückentechnologie, als Übergangslösung auf dem Weg zu perfekteren Techniken der Fortbewegung zu Lande. Eine solche noch erkennbar vom neuesten Schienenverkehr geprägte, doch bereits weiter ausgereifte Technik schildert Vernes sieben Jahre später vorgelegter Roman *Das Dampfhaus* (*La maison à vapeur*; vgl. Montclair 1997, 92–94). Dort kontert ein Eisenbahningenieur die eingangs geäußerte Kritik an der monotonen und unbehaglichen Reise auf der indischen Great Peninsular Railway, indem er einen Dampfelefanten mit zwei Wohnwagenanhängern konstruiert (vgl. DD 1979, 17–31, 61–72). Dieser Riese aus Stahl (*Géant d'Acier*) ist britischen wie amerikanischen Zügen in zweifacher Hinsicht überlegen.

Auf der einen Seite bewegt er sich noch viel wendiger durch die Landschaft, ohne den Komfort von Salon-, Schlaf- und Speisewagen vermissen zu lassen. Denn die beiden wohnlich eingerichteten Anhänger werden von einer als Elefant verkleideten Straßenlokomotive gezogen. Diese »Straßenlokomotive« (*locomotive routière*, DD 1979, 62) benötigt weder Schienen noch Brücken, da sie dank gekerbter Räder jede Straße befahren und dank eines schwimmfähigen Unterbaus sogar Flüsse durchqueren kann. Insofern entspricht sie weitgehend jenem Allzweckfahrzeug namens »Universal-Yacht«, das in einer 1879 erschienenen deutschen Parodie von *In 80 Tagen um die Welt* an die Stelle von Fogs Transportmittel-Sammelsurium tritt (vgl. Dehs 2005a, 258). Gleichzeitig ähnelt sie den gegen Ende des Jahrhunderts aufkommenden Kraftfahrzeugen für den Straßenverkehr, Bollées Dampfwagen oder Benz' und Daimlers Automobil (vgl. Noiray 1982, 81–87). Obwohl sie noch nicht ganz so schnell fährt wie eine Dampflokomotive, weist die *locomotive routière* doch bereits dem modernen Individualverkehr den Weg, der dem Reisenden fast wieder die Beweglichkeit eines Reiters verleiht.

Auf der anderen Seite bietet der »Géant d'Acier« wieder ein geschlossenes Milieu, wie es schon die Kutsche und der ihr nachempfundene Abteilwagen gewährten, allerdings nur um den Preis einer schwer erträglichen Enge. Die vom Dampfelefanten gezogenen Anhänger hingegen sind regelrechte »rollende Bungalows« (*bungalows roulants*, DD 1979, 62), Wohn- oder Zirkuswägen im kolonialen Villenformat. Der an die Straßenlokomotive gekoppelte Herrschaftswagen verfügt über Schlafräume, Esszimmer und Salon, der hinten angehängte Mannschaftswagen beherbergt zahlreiches Personal. So erfüllt sich der Traum vom Haus auf Rädern, den die unruhige Fahrt auf der indischen Eisenbahn hervorrief:

In seinem Hause zu reisen, das nach Wunsch da oder dorthin rollt, das wäre ja die höchste Potenz des Fortschritts im Reisen! [...] Anzuhaltten, wenn man will, abzufahren, wenn es beliebt, zu Fuß neben her zu gehen, wenn man spazieren will, im Galopp zu fahren, wenn es darauf ankommt, nicht nur ein Schlafzimmer mitzunehmen, sondern auch den Salon, das Speise- und Rauchzimmer und vor Allem Küche und Koch dazu, das wäre ein Fortschritt [...]. (DD 1882, 26)

Eine derartige Synthese aus schnellem, wendigem Kraftfahrzeug und aufwendig ausgestattetem Privatquartier kann Fogg allenfalls auf seiner kurzen Schlussetappe erahnen, als er im Sonderzug von Liverpool nach London reist. Sie ist das Privileg anderer Helden Vernes, die vollkommen abgekapselt die Welt umreisen, allen voran Kapitän Nemo in seiner *Nautilus* (vgl. Barthes 1982). In den *80 Tagen um die Welt* hat allein der Leser die Chance, unbehelligt vom unruhigen Milieu des Durchgangswagens den fahrenden Zug als Imaginations- und Spekulationsmaschine zu nutzen (vgl. Certeau 1990, 165–169).

70. Mechanisierung im Pullman-Stil. Eisenbahn und Patentmöbel

In *Die Herrschaft der Mechanisierung* (zuerst 1948) lässt sich der Architekturhistoriker Sigfried Giedion bei seiner Beschreibung von Patentmöbeln in amerikanischen Eisenbahnwaggons des 19. Jahrhunderts zu einem ungewöhnlichen Lob hinreißen: Die seit der Jahrhundertmitte in den Vereinigten Staaten mit dem starken Ausbau des Eisenbahnnetzes entwickelten Patentsitze »durchpulst«, so Giedion, »eine wilde, ursprünglich mechanische Phantasie, die nichts unberührt ließ und die alles verwirklichen wollte, auch das Unmögliche. Diese Eisenbahnsitze sind Jules Vernessche [sic] Phantasien auf dem Gebiet des Möbels.« (Giedion 1982, 491)

Es ist nicht unbedingt davon auszugehen, dass Theodor W. Woodruff oder George Mortimer Pullman, die beiden bedeutendsten Patentmöbelbauer dieser Zeit, Verne-Leser waren – umgekehrt kann man aber ziemlich sicher sein, dass Jules Verne durchaus über die Besonderheiten der amerikanischen Eisenbahnausstattung Bescheid wusste: Detailliert berichtet er (vgl. ATW, Kap. 26, 207) über die verschiedenen Typen von tatsächlich existierenden Waggons, wie etwa den Salonwagen oder das Zugrestaurant (vgl. Abb. 1) – er nimmt in seiner Beschreibung des Zuges, in dem alle Waggons miteinander verbunden sind, gar die von Giedion (1982, 481–510) besonders hervorgehobene demokratische Zirkulation von Menschen und Gütern innerhalb der Eisenbahn als »offenes Milieu« (☞ 69) vorweg.

Mit besonderer Faszination beschreibt der Vernesche Erzähler jedoch die patentierten Liegesitze (vgl. Abb. 2):

Sie befanden sich in einem Waggon, der sich binnen weniger Minuten in eine Art Schlafsaal verwandeln ließ. Die Banklehnen wurden einfach umgeklappt, ein raffinierter Mechanismus legte das sorgfältig zusammengepackte Bettzeug frei, in Sekundenschnelle entstanden einzelne Kabinen, und bald verfügte jeder Reisende über sein eigenes bequemes Bett, in dem ihn dicke Vorhänge vor neugierigen Blicken schützten. (ATW, Kap. 26, 208)

Seit 1865 verkehrt in der Tat mit dem »Pullman Pioneer« ein Schlafwagen auf den amerikanischen Eisenbahnlinien, der mit solchen Patentmöbeln ausgestattet ist und auf engstem Raum gehobenen Hotelkomfort in das demokratische Milieu der Eisenbahn Einzug halten lässt. Es sei dahingestellt, ob, wie Giedion meint, Phileas Fogg seine Reise wirklich in einer »glücklichen Periode« (Giedion 1982, 483) der Herrschaft der Mechanisierung unternimmt – in jedem Fall macht Giedions Lob der technischen Phantasie, die in rollenden Patentmöbeln enthalten ist, deutlich,

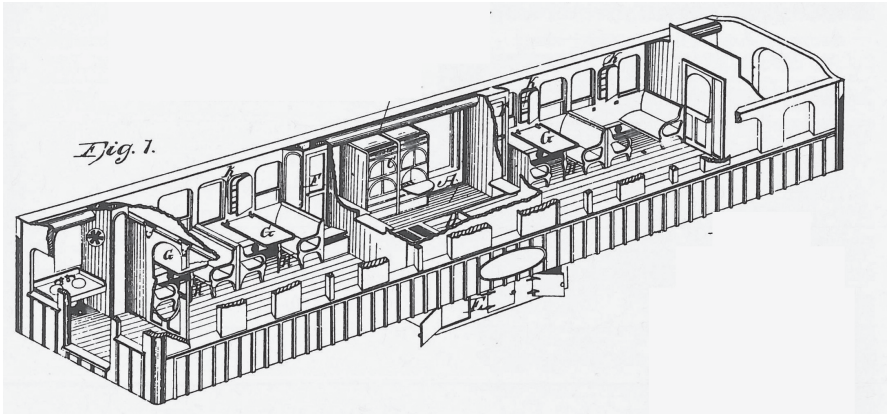


Abb. 1: Pullmans »Verbesserter Speisewagen« (US-Patent 88.538, 27. April 1869).

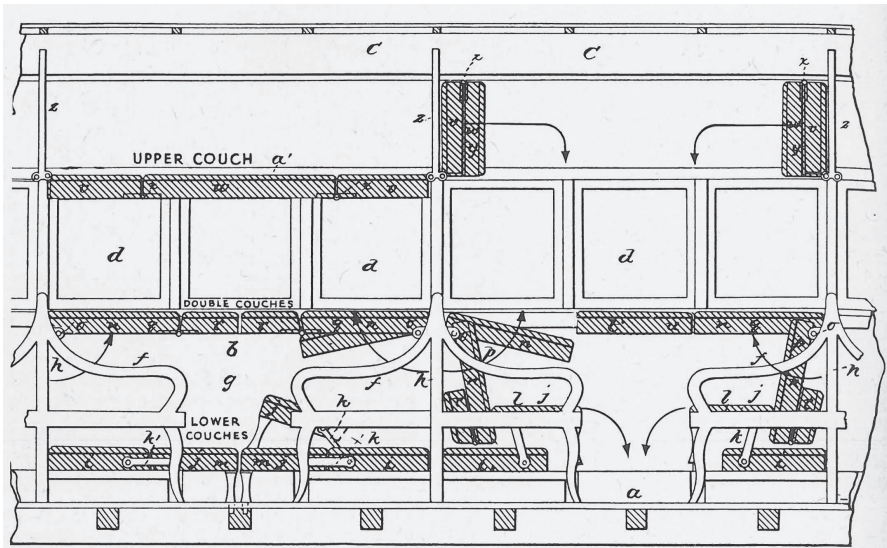


Abb. 2: Woodruffs »Sitz und Liege für Eisenbahnwagen« (US-Patent 16.159, 2. Dezember 1856).

dass Vernes Weltnetzwerke nicht nur die Makrostruktur der terrestrischen Globalisierung betreffen, sondern auch die »anonyme Geschichte« (so der Untertitel von Giedions Studie) der Koppelung von Mensch und technischen Objekten in den Verkehrsmitteln selbst.

JÖRG DÜNNE (nach einer Anregung von Moritz Gleich)

71. Der Kannibalen-Zug

FRANK LESTRINGANT

Geo-/Kapitelindex: Plum Creek (Kap. 29)

Zu Beginn des dritten Teils von *Die Kinder des Kapitäns Grant* (*Les enfants du Capitaine Grant*, 1867–8), der den Leser in das von menschenfressenden Maori bevölkerte Neuseeland führt, erörtert der Geograph Paganel die Ursachen des Kannibalismus. Dieses Kapitel, »in welchem der Kannibalismus theoretisch behandelt wird« (KKG 1867–8, Kap. 6), stellt folgende Hypothese auf: »Die Wilden haben damit begonnen, Menschenfleisch zu essen, um ihren nahezu grenzenlosen Appetit zu stillen; danach haben die Priester diese monströsen Angewohnheiten reglementiert und geheiligt. Auf diese Weise ist die Mahlzeit zur Zeremonie geworden« (ebd., 478). Ursprünglich ging man also den natürlichen Bedürfnissen nach: »Vierbeiner, ja selbst Vögel sind selten in diesem unwirtlichen Land«, dann folgte die Überdeterminierung durch eine abscheuliche Religion. Brecht lässt dies später die Figuren der Dreigroschenoper singen: »Zuerst kommt das Fressen, und dann kommt die Moral«.

Diesen theoretischen Vorbemerkungen, welche die Kultur der Maori bereits auf die Bedürfnisse ihres Magens reduzieren, folgt bald die praktische Umsetzung. Als Gefangene eines gegen die englische Herrschaft rebellierenden Stammes werden die Reisenden aus nächster Nähe Zeugen der blutrünstigen Beisetzung eines Maori-Häuptlings. Nach der Vorlesung nun also der Anschauungsunterricht. Die folgende Schilderung, welche die geschlachteten und von der brüllenden Meute Eingeborener förmlich in Stücke zerrissenen Sklaven zeigt, hat nichts mehr gemein mit der im 16. Jahrhundert für ethnographische Beschreibungen typischen Sachlichkeit. Während André Thevet oder Jean de Léry sich auf eine sorgfältige Beobachtung beschränkten, greift Jules Verne zum epischen Stil (ebd., 3. Teil, Kap. 12, 535): Bis hin zur *Praeteritio* (»schneller, als eine flinke Feder es festhalten könnte«) imitiert Jules Verne die in der Klassik beliebten Verfahren der Enargie. Die Übertreibungen (»diese widerliche Horde tummelte sich unter einem roten Regen«), die erwartbaren Metaphern (»in ihre Beute festgebissene Tiger«, »Gladiatoren«, »wilde Bestien«) und die Häufung paroxystischer Attribute, die den jugendlichen Leser erschauern lassen sollen, all diese erprobten literarischen Verfahren übersetzen die offensichtliche Phantasmatik einer solchen Szene. Der libidinöse Inhalt ist hier zu deutlich, als dass man die Beschreibung dieser bestialischen Orgie auch nur ansatzweise für wahr halten könnte, obwohl die wissenschaftliche Einleitung zuvor einen realistischen Anspruch angekündigt hatte. Dass der Okzidentale hier ein niederes Verlangen auf den zerstückelten und zerstückelnden Körper des Indigenen projiziert,

ziert, verrät sich im letzten Moment in dem abschließenden Satz, der den Blick auf den angenommenen Beobachter selbst richtet: »Glenarvan und seine Gefährten versuchten keuchend, diese entsetzliche Szene vor den Augen der beiden armen Frauen zu verbergen« (ebd., 535).

Wenig überraschend stellt man schließlich fest, dass diese wahnsinnige Szene aus der Sicht der Europäer »gesehen« wird – und zwar so, wie man auf einem Bild von Füssli ein Traum- oder Alptraumwesen sieht: ein obszönes Spektakel, das Frauen auf keinen Fall sehen sollten. Nur der europäische Mann, also der männliche Erwachsene im Vollbesitz seiner Sinne und Urteilskraft, kann und muss hinsehen, auch um den Preis eines vorübergehenden, aber sehr heilsamen Keuchens. Am Ende wird er sich davon überzeugt haben, über das exklusive Privileg der Menschlichkeit zu verfügen.

Dieselbe herablassende Einstellung wurde bereits in *Fünf Wochen im Ballon* deutlich, der ersten der »Außergewöhnlichen Reisen«, die Jules Verne 1863 veröffentlichte. Deren riesiger Schauplatz ist das südliche und äquatoriale Afrika, von Sansibar bis Senegal. Der Flug über einen noch unerschlossenen und zum Teil verbotenen Kontinent öffnet nicht nur der Neugier der Reisenden – drei furchtlosen Engländern – einen grenzen- und schattenlosen Raum, der wie eine ausgebreitete Karte gelesen werden kann. Er macht es möglich, die schwindelerregende Distanz und Hierarchie zu ermessen, die die fliegenden, mit Vernunft und Wissenschaft begabten und mit allerlei Beobachtungsinstrumenten ausgestatteten Menschen, von jenen stumpfsinnigen und abergläubischen Erdbewohnern unterscheidet, die auf ihren Füßen umherkriechen, erstere für Götter halten, welche sie entweder anbeten oder zu zerfleischen suchen, um sich ihre magischen Kräfte einzuverleiben.

Eine besonders aufschlussreiche Szene (vgl. FWB 1966, Kap. 19, 160) trägt sich über dem Land der sogenannten Nyam-Nyam zu, zerstreuter und brutaler Stämme, deren zweifelhafter Name in Vernes falscher Etymologie an Kaugeräusche erinnert (zu vorangegangenen Beschreibungen des Stammes, u.a. bei Francis de Castelnau [1851] vgl. Miller 1985, 3–4). Der Ballon überfliegt zwei verfeindete Stämme, denen es nicht reicht, sich verbissen zu bekämpfen und im Blut und den Eingeweiden der Verletzten zu pantschen. Sie mischen die Hiebe mit Bissen, zerteilen pulsierende Gliedmaßen, um sich sogleich an ihnen satt zu essen. Ikarus' Nachfahren schwanken zwischen Ekel und Aufregung, so dass einer unter ihnen, der Jäger Dick Kennedy, sich nicht beherrschen kann und einem der Stammesführer eine Kugel in den Kopf schießt, einem schwarzen Herkules, der mit Lanzen- und Axthieben eine blutige Schneise in die Reihen des Feindes schlägt und seine Opfer bei lebendigem Leib zerteilt und verschlingt (vgl. FWB 1966, 169).

Die gewaltige Verachtung, welche der risikolose Mord an diesem mächtigsten Schwarzen darstellt, kann jedoch nicht über eine dumpfe Angst hinwegtäuschen, die gerne verdrängte Ahnung einer heimlichen Ähnlichkeit zwischen diesem unsäglichen Gemetzel und dem Krieg im Gewand der modernen Nationen: »Wenn die ranghöchsten Hauptmänner das Theater ihrer Heldentaten ebenso kontrollieren

könnten, würden sie vielleicht bald an Blut und Eroberung die Lust verlieren«, ruft der gute Doktor Fergusson. Obwohl er die mörderische Tat seines Gefährten verurteilt, verrät der Doktor vielleicht einen verborgenen Wunsch: haben die Reisenden durch ihre offensichtliche Überlegenheit, die die aerostatische Technik und die Schusswaffen ihnen verleihen, auch das Recht, die Rache Gottes über die Menschenfresser zu verüben? Steht ihnen die Rolle des ›rettenden Engels‹ zu? Dieser kurzzeitige Zweifel wird nur aus dem Mund eines Mannes verständlich, der vom höheren Sinn seiner Mission durchdrungen ist (vgl. ebd.: »Nein, nein, widersprach der Doktor lebhaft. Das geht uns nichts an! Weißt Du, wem es zusteht, Schicksal zu spielen? Lass uns vor diesem schrecklichen Schauspiel so schnell wie möglich fliehen!«).

Der blanke Horror erniedrigt die ungeschliffenen Wesen auf den Rang fleischfressender Tiere, da sie ihre Menschlichkeit kaum beweisen können und vom erlösenden Flügel der Zivilisation noch nicht berührt wurden. Dieser blinde Kannibalismus hat seine Berechtigung in der Tat nur darin, dass die friedensstiftende Mission des Westens als sein Heilmittel und Gegenspieler auftritt. Als ob das imaginäre Spektakel der menschenfressenden Bestien ein Negativ der ganz realen Zerstückelung Afrikas zeichnen würde, mit der die wichtigsten Nationen Europas zu diesem Zeitpunkt begonnen hatten.

In den *80 Tagen um die Welt* ist der Kannibalismus diskreter. Er wird kaum explizit, klingt jedoch im Text mehrfach an. Aufschlussreich ist die Reflexion über die Papuavölker der Andaman Inseln: »Aber die wilden Papua zeigten sich nicht. Diese Geschöpfe stehen zwar auf der untersten Stufe der menschlichen Entwicklung, doch man tut ihnen Unrecht, wenn man sie für Kannibalen hält.« (ATW, Kap. 16, 118–119) Darin besteht die hohe Kunst der Itineratio (☞ 23), etwas anzudeuten und es zugleich zu negieren. Folglich ist das Auge des reisenden Lesers vom Zwang des Sehens, von der traurigen Pflicht, ein unangenehmes Objekt betrachten zu müssen, befreit. Das Auge streift so gerade eben, was es lieber nur vermutet.

Selbst von Weitem ist es ratsam nicht zu verweilen: »Doch das vielfältige, bunte Schauspiel glitt im Nu vorüber, und die *Rangoon* dampfte rasch auf die Straße von Malakka zu, den Durchgang zum Südchinesischen Meer.« (ATW, Kap. 16, 119) Die Itineratio verharrt nicht und folgt ihrem Weg aus Angst, den Leser zu langweilen und zu zermürben.

Dennoch gibt es Episoden, in denen sich die Realität querstellt, wo der Körper des Anderen Widerstand leistet und den verführerischen Wettlauf gegen die Zeit aufhält. Eine solche bildet das Ereignis, das die lange Eisenbahnsequenz der Kapitel 26 bis 30 krönt: der Angriff der Sioux in Kapitel 29, »in welchem von diversen Vorfällen erzählt wird, die nur in der amerikanischen Eisenbahn passieren können« (ATW, Kap. 29, 233).

»Dort, wo die Karte Einschnitte macht, stellt die Erzählung Verbindungen her«, schreibt Michel de Certeau in *Kunst des Handelns* (Certeau 1988, 236). Die Eisenbahn durchquert und zerschneidet ebenfalls: Zwischen Omaha und dem Pazifik passiert die Pacific Railroad Union »eine Gegend, in der es noch Indianer und

Raubtiere gibt« (ATW, Kap. 25, 205f.). Unter beiden richtet sie ein Gemetzel an, indem sie wie ein geschliffenes Messer durch sie hindurchfährt. Die Gewalt dieses Kannibalen-Zuges ist in Jules Vernes Roman freilich nicht als solche bezeichnet.

Ganz im Gegenteil, der Kannibale ist, wie immer, der Andere. Was die Wildheit und Grausamkeit betrifft, stehen die Sioux den afrikanischen Nyam-Nyam und den neuseeländischen Maori in nichts nach. Das Auftreten der Prärieindianer führt zu ihrer Infantilisierung oder Animalisierung: Die Sioux klettern auf die Waggons »wie Zirkusclowns auf galoppierende Pferde« (ATW, Kap. 29, 239). Sie »tobten wie wütende Affen über die Dächer« (ATW, Kap. 29, 240).

Aber die Zivilisation rächt sich gewöhnlich grausam und gnadenlos. Sie zermalmt alles, was sich ihrem unerbittlichen Vorstoß in den Weg stellt, so wie der Zug ganz wörtlich die Indianer wie Ungeziefer überfährt: »Etwa zwanzig Sioux waren bereits tödlich getroffen aufs Gleis gestürzt. Wer das Gleichgewicht verlor und von den Verbindungsstegen auf die Schienen fiel, wurde wie ein Wurm von den Rädern zermalmt.« (ATW, Kap. 29, 240) Die Eisenbahn ist gnadenlos, der Zug bahnt sich seinen Weg durch einen Wald von Leichen. Im Nachhinein bietet sich eine erschreckende Bilanz der Schlacht: »Die Wagenräder waren blutverschmiert. An Naben und Speichen hingen Fleischfetzen. So weit das Auge blickte, zogen sich lange rote Spuren über die weiße Prärie« (ATW, Kap. 30, 244). Die Zivilisation bedruckt mit der Schrift des Blutes die weiße Seite der verschneiten Ebene, von der die übrig gebliebenen Indianer für immer verschwinden.

Diese Eisenbahnseite kann als Fabel für die Eroberung Amerikas gelesen werden. Sie wehrt den Eindringling ab und zerteilt ihn in Stücke. Eisen gegen nackte und blutige Haut: Dieser Gegensatz lässt sich bis zur Eroberung durch die Spanier im 16. Jahrhundert zurückverfolgen und wurde in der Sammlung der *America-Reisen* (*Grands voyages*) von Théodore de Bry (vgl. Duchet 1987) detailliert dargestellt. Damals kontrastierten Maler und Geschichtsschreiber die Rüstungen der Eroberer mit der nackten Haut der Indianer. Nun ersetzt die eiserne Maschine die Rüstung: »die Lokomotive funkelte wie ein Reliquienschrein mit ihrer großen, fahlgelb schimmernden Laterne, der silbern glänzenden Glocke und dem spitzen Kuhfänger, der wie ein Sporn herausragte.« (ATW, Kap. 26, 210)

Zwei Momente der Eisenbahnsequenz sollen hier miteinander verglichen werden: Der Zusammenstoß mit den Bisons und jener mit den Sioux. In beiden Fällen steht die Maschine einer lebendigen Menge gegenüber, die sie zu überwältigen droht. Aber während sie die Bisons passieren lässt, sucht sie im zweiten Fall den Zusammenstoß. Der Erzähler erklärt, Bisons stellten »für Züge oft unüberwindliche Hindernisse dar« (ATW, Kap. 26, 210). Die riesige Armee von Wiederkäuern, »eine Herde von zehn- bis zwölftausend Bisons« (ATW, Kap. 26, 211), zwingt die Lokomotive dazu, für mehrere Stunden anzuhalten und das dichte Defilee von Hälsen und Hörnern abzuwarten. Der Lokführer ist versucht, es auf einen Nahkampf ankommen zu lassen, merkt aber bald, dass es vergebens wäre: »Die Lokomotive bremste ab und versuchte von der Seite her den Schienenräumer durch die

riesige Kolonne zu schieben. Doch schließlich musste die Lok vor der undurchdringlichen Masse kapitulieren und anhalten.« (ATW, Kap. 26, 211) Vergleichbar mit einem Turnier oder mit einer Seeschlacht, wird die Lokomotive zur Angriffswaffe und spitzt ihren Stein- oder Kuhfänger zum Messer. Der Begriff ›Maschine‹ bezieht sich hier auf die Lokomotive, aber im Französischen des 19. Jahrhunderts wird er üblicherweise zur Bezeichnung der Guillotine verwendet. Die ›Maschine‹ ist hier eine Art Klinge auf Gleisen, eine horizontale Guillotine, die die Fasern des Fleisches mit chirurgischer Präzision durchtrennt.

Das Resultat ist freilich ein anderes, je nachdem, ob es sich um *buffalos* oder Indianer handelt. Im Fall der Bisonherde endet die Konfrontation mit dem Nachgeben der Maschine: »Den endlosen Zug von Bisons aufzuhalten – daran war gar nicht zu denken. Wenn sich Bisons einmal für eine Richtung entschieden haben, kann nichts auf der Welt sie bremsen oder umlenken. Der Damm ist noch nicht erfunden, der diesen Strom wandernder Fleischkolosse aufhalten könnte« (ATW, Kap. 26, 211). Im anderen Fall haben wir gesehen, mit welcher schrecklichen Kraft die Maschine die Gruppe von Sioux, die sich dem Zug entgegenstellte, zerstückelte und in Fetzen riss.

Es scheint, als sei die große Natur unbesiegbarer als die Menschen, vor allem aber eher zu respektieren. Die Wilden, die den Fortschritt der Zivilisation behindern und die wie Eindringlinge dargestellt werden – sie sind es, die den Zug überfallen –, gilt es zu beseitigen. Die Bisons hingegen, die »drei geschlagene Stunden« (ATW, Kap. 26, 213) wie ein mächtiger Strom vorüberziehen, lässt man besser passieren, um kein Entgleisen des Zuges zu riskieren. Bleibt zu bemerken, dass die überlebenden Sioux, genau wie die Bisons, in ›Richtung Süden‹ verschwinden, diesem fernen Horizont, der das Ende der zivilisierten Welt markiert, in Richtung Grenze, in Richtung Mexiko (vgl. ATW, Kap. 26, 213; Kap. 30, 244).

Als Jean Cocteau in Begleitung seines Freundes Marcel Khill im Jahre 1936 seine eigene Weltreise antritt, überfliegt er die Vereinigten Staaten mit dem Flugzeug, und verletzt damit eine der Bedingungen, die ihm vor dem Start auferlegt worden waren. Er sieht oder erahnt vielmehr von oben »einen Galopp roter Ameisen: die Ponys der Sioux« (Cocteau 2009, 221). Vernes ganzer Roman spielt sich vor seinem inneren Auge wie ein Film im Schnelldurchlauf ab: »Die Sioux, die die Lokomotive abkuppeln... die einstürzende Brücke... der Segelschlitten...«. Fazit: »Jules Verne wusste nichts über das Land der Indianer. Seine achtzig Tage werden zur Farce, sobald man diese gefolterte Wüste, die unbeweglichen Flüsse, die Bergketten aus der Vogelperspektive betrachtet.« (Cocteau 2009, 221f.) – eine Farce, die Cocteau wiederholt und unterstreicht, wenn er von oben und aus großer Entfernung vorurteilsbelastet, das Phantom der für immer verschwundenen Kannibalen beschreibt, die von einer Maschine der Zivilisation, welche Körper und Völkern zermalmt, dahingerafft wurden.

Aus dem Französischen von WIEBKE HEYENS

72. Spiel

MICHEL SERRES

Ich habe gesagt, dass der klassische Roman die gleiche Geschichte hat wie die Physik dieses Zeitalters, dass sie zusammen beginnen und etwa zur gleichen Zeit sterben: zwei parallele Serien, die meiner Ansicht nach isomorph sind, aber selbstverständlich nicht einander untergeordnet. Der klassische Roman ist ebenso deterministisch wie determiniert, ein hierarchisches System, eine geschlossene Erzählung. Was heißt hier geschlossen? Homogen, an allen Punkten berechenbar, lokal den gleichen Regeln folgend wie global, versehen mit einem Rand, einer Grenze, die überall in gleicher Weise definiert sind. Ja, quantifizierbar, so dass man jederzeit ihr Gesetz festhalten kann und dass dieses Gesetz an einem gegebenen Ort immer schon fixiert ist – durch ein Modell, ein Bild, eine Gleichung, eine Maschine... Es funktioniert wie ein beliebiges Gesetz der klassischen Physik. Und einmal mehr bekommt Spinoza allzu leicht recht. Die Kritik ist eine Naturwissenschaft, einfach weil ihr Gegenstand wie ein System im Labor funktioniert. Soweit ich weiß, wäre es auch erstaunlich, wenn es sich anders verhalten würde: Eine Kultur besitzt überall das gleiche Verhältnis zwischen der Sprache und den Gegenständen. Es gibt eine Funktion, es gibt Variablen. Man wird also Schriftstücke finden, die strukturiert sind wie Verknüpfungen, wie Netzwerke, wie optische Apparate, wie mechanische oder astronomische Systeme, wie einfache Maschinen, wie elektrische Geräte, Brücken, Kondensatoren, wie der freie Fall von Körpern oder der eines Blatts, wie ein Motor usw. Der Ausdruck ›Erfahrung‹ ist universell, es handelt sich dabei stets um den aktiven und ausgearbeiteten Bezug der Sprache zu ihren handgreiflichen Gegenständen. Dass es dabei fast immer einen außenstehenden oder göttlichen Beobachter gibt, der in der Folge zunehmend stärker ins Spiel einbezogen wird, bestätigt das Ganze nur. Aber das Labor ist immer abgeschlossen, jeder Eingriff von außen ist ein Fehler, ein Wunder, Leichtfertigkeit, Versagen. Ich kann verstehen, warum Leibniz von den *Meditationen* von Descartes und von dem Wachsstück gesagt hat, es handle sich dabei um einen Roman der Physik. Der Bezug war kein zufälliger, es waren tatsächlich die Physik und der Roman im Spiel. Man muss in der Zwischenzeit nur einmal die neue Serie untersuchen: Als die klassische Philosophie nicht mehr den Anspruch erhob, ein Diskurs der Welt und des Wissens zu sein, d.h. eine Naturwissenschaft, wurde sie zum Roman, aber auch unter neuem Namen hat sie ihren Ort beibehalten. Die drei Serien sind isomorph.

Eines der ersten bereits seit der Klassik mathematisch beherrschbaren Phänomene jenseits der gewöhnlichen Erfahrung der Dinge als solcher, das meiner festen Überzeugung nach zur Begründung der Naturwissenschaften beigetragen hat, war das Spiel bei Méré, Pascal, Bernouilli, Leibniz und vielen Anderen. Dabei ging es

nicht mehr um den Beobachter oder das Beobachtete, sondern um keines von beiden, und zwar immer wieder aufs Neue. Nun waren durch diese mathematische Beherrschbarkeit nicht auch schon alle Spiele beendet. Daher rührt die unumgängliche Ergänzung meiner These, nämlich dass die Erzählung, der Bericht, jede gegebene Organisation des Diskurses ebenfalls mit einer einfachen Spielregel versehen sein können. Und genau das ist in Descartes' *Meditationen* der Fall: stets geschlossene Spiele, die mit unserem ursprünglichen Modell kompatibel sind – z.B. Nullsummenspiele.

Sobald ein Text einer Regel folgt, einer erfahrungsbezogenen oder einer Spielregel, schließt er sich nach außen hin ab, sodass man seine Schlussbilanz untersuchen kann – wie bei einer Reise, die an ihr Ende kommt. Diese Schließungen fallen jedoch alle (oder fast alle) gleichzeitig weg. Die Physik öffnet sich zur selben Zeit wie die Literatur und die Philosophie. Jede Sprache entdeckt mit einem Mal den unabschließbaren Diskurs – die Musik, der Roman, die Philosophie... und auch die Physik. Daher rührt auf einmal die Bedeutung der halb beendeten Spiele, wie das Gänsepiel, das der Zufall beenden kann oder auch nicht, der iterativen Methoden und der nicht geschlossenen Modelle, vor allem in der Biologie. Die gesamte abendländische Kultur fand sich nunmehr mit der Wolke konfrontiert, mit diesem Ensemble, das nicht mehr die gleiche Begrenzung hatte wie die geschlossenen Ensembles von ehemals – das Labyrinth ohne Ariadne, ohne Tod und ohne Rand, an dem sie zurückgelassen wurde.

Der Paralleltext: Das Tal des Todes

Erste Chance: Sieben Personen auf der Jagd nach einer Milliarde reisen durch die Vereinigten Staaten, angeleitet von Zufallswürfen der Würfel; der Raum der Vereinigten Staaten wird durch das Gänsepiel organisiert: ein Laufspiel mit ganz gewöhnlichen Reisezielen, Haltepunkten, Stationen, Kehrtwenden; auch ein Spiel mit Prüfungen im Sinn einer Initiation. Das Modell ist offen, durch den Raum und die Zahlen ist die Wahrscheinlichkeit seiner Öffnung sehr hoch. Die Schließung erfolgt nur durch glückliche Umstände. Die Erforschung der Orte im Raum erfolgt ohne feste Regel, die Möchtegern-Erben irren herum wie die Fliegen oder launige Ziegen. Es entsteht dabei eine Erzählung, die einen Reiseführer (voller zäher Langeweile) darstellt, durcheinander und zufällig so hingeworfen: Handelt es sich dabei um eine offene Erzählung?

Die Naivität des Autors zeigt sich in dem, was die traditionelle Literaturwissenschaft die massive Grobschlächtigkeit der Charaktere nennen würde, weswegen die Humanisten die Erzählung aus Mangel an künstlerischer Finesse gering schätzen. Das Fehlen des Menschen legt jedoch ein System offen, beispielsweise ein Schema mythologischer Art. Es geht nicht um individuelle Geschehnisse oder Abenteuer, sondern um ein globales Spiel, in dem jeder ein Spielstein, eine Marke, eine Zahl oder

eine Figur ist. Das Wesentliche ist nicht die Frage, wer sich bewegt, sondern die Bewegung an sich – so ergibt sich eine einfache euhemeristische Deutung der Angelegenheit aus der zeitbedingten Moral heraus. Es kommt zu einem Lexikon, einer Klassifikation – dass diese ethischer Natur ist, soll die in der Natur des Modells liegende Tatsache nicht verschleiern, dass das Entscheidende die Struktur der Klassifikation selbst ist. In analoger Vorgehensweise erstellt [Émile Zolas Roman] *Die menschliche Bestie* ein vollständiges Lexikon der Geisteskrankheiten und sexuellen Neurosen. Es ist die Zeit, als die Dichotomie von gut und böse allmählich zur Einteilung in normal und pathologisch wird, als die Tyrannei der Krankheit an die Stelle der Macht des Ethischen tritt und somit das Unversöhnliche an die Stelle des Relativen. Aber zurück zum Spiel und seinen Vorabklärungen. Meister Tornbrock, der ›Drehspieß‹ (*Tournebroche*), setzt das Rad des Zufalls in Bewegung, er bringt als Herr über die Irrungen des Schicksals, ohne sie zu beherrschen, den Zufall zur Erhitzung. Die sechs oder sieben Spieler tun ihre Klassifizierung teilweise schon durch ihre Eigennamen kund: Hodge Urrican, H. Urrican, der Seemann, ist der Orkan, der Wirbelsturm und das Unwetter – der Zorn. Harris T. Kymbale, oder Tymbalum oder Cymbalum, ist Journalist, das Blas- oder Schlagwerk des guten Rufs – der Stolz. Hermann Titbury ist knickerig, ein sprichwörtlicher Wucherer, geldgierig, eine Krämerseele und ein Geizhals. Tom Crabbe, der Boxer mit seinen sechs Mahlzeiten am Tag, ist der Inbegriff der Völlerei. Der Maler Max Réal flaniert, vergeudet seine Zeit, hat kein Interesse am aktiven Handeln – er ist faul, wie es nur ein Künstler zu sein versteht. Es bleiben noch zwei Figuren auf dem Spielfeld übrig: Lissy Wag, die einzige Frau, die durch ihre Begleiterin Jovita gedoppelt wird, als Objekt des Begehrens, alle beide als Objekt des Begehrens, da zwei Mitspieler sie beide schließlich heiraten werden – ganz so, als ob das Ziel am Ende der Reise nur darin bestehen würde, sie zu bekommen (Phileas Fogg, die Wolke des Begehrens, unternimmt die Reise um die Welt in 80 Tagen nur, um seine dem Feuer geweihte und vor der Feuerbestattung gerettete Hindu-Prinzessin zu finden, während die Rechnung seines brennenden Gashahns beinahe auf das Hundertfache anwächst; erst nach seiner Rückkehr wird abgedreht bzw. bezahlt). Lissy Wag steht auf der Seite des Eros und der Wollust. Als Überbleibsel am Schluss stirbt William J. Hyperbone und erhebt wieder auf, gewinnt, verliert und zieht wieder in den Kampf – wie die Eifersucht. Die Eifersucht organisiert alle anderen Kämpfe aus einer überlegenen Position heraus und trägt die Preise davon. Selbst wenn sie kurzzeitig einmal verliert, erhebt sie wieder auf, zieht nochmals in den Kampf und gewinnt erneut. In der Klasse der Haupt- oder Todsünden kommt sie stets zuerst, denn sie bleibt immer im Verborgenen, kehrt immer wieder zurück und bläst das zwischendurch kurz erkaltete Feuer immer wieder neu an – die Eifersucht als Phönix, als Mutter der Gewalt; an den Rand gedrängt, exzentrisch in Bezug auf den unendlichen Kreislauf der Kämpfe, immer über einem Wegabschnitt stehend, immer verschoben. William J. Hyperbone ist unter der Sigle WJH begraben, er erhebt wieder auf und spielt unter dem jederzeit durchsichtigen Code XKZ – es genügt, in der alphabetischen Reihenfolge eine Stelle weiterzusprin-

gen, auf dem Rad mit dem verschlüsselten Code von W nach X, von J nach K und von Y nach Z zu gehen (nicht von der Initiale H, sondern von Y, dem zweiten Buchstaben aus): Verschiebung, Geheimnis hoch zwei, exzentrische Bewegung. Die Buchstabenfolge HY camouffiert das Wesentliche, den Anfang von *hyper*, der immer gewinnt. Die *hybris* des Siegers, des Glücklichen, des Genies des Konkurrenzkampfs, der bei solchen Spielen immer gewinnt – der Eifersüchtige. Sollte er einmal verlieren oder sterben, würde er aus seiner Asche wieder geboren, um den Kampf ewig weiterzuführen. Somit ist er Teil des Clubs der Exzentriker, spekuliert und gewinnt ein Vermögen mit Grundstücken in Chicago, mit Erdöl und Eisen, spielt jeden Abend das Gänsepiel, stirbt daran und fängt in der Hölle erneut an, um schließlich Erster zu werden und über die Friedhöfe zu herrschen. Er heiratet das Jupiter (Jovita) zugeordnete Doppel des Objekts des Begehrens, d.h. von Lissy Wag, nicht das Objekt selbst, sondern sein Doppel, als Inbegriff der Eifersucht. Das Objekt selbst sichert sich derjenige, der den wahren Namen des Siegers trägt: Max (Maximum) Réal (der Königliche, *royal*). Die Rechtfertigung für die Liebe zum Doppel liegt im Alter: das Doppelte und die Hälfte. Im Prinzip gewinnt die Faulheit, sie legt immer die geringste Entfernung zurück, vom Subjekt zum Objekt, vom Ausgangsort direkt und ohne Anstrengung zum Ziel, ohne Verrenkung oder Aufgeblasenheit. Wo der Kampf herrscht, stirbt nur der Faule nicht oder hat zumindest Chancen zu überleben. Er kommt aus jeder Situation mit maximalem Ergebnis bei minimalem Aufwand heraus. Im Vergleich dazu noch ein Blick auf den Geizhals: Titbury – *Tit* für *tat*, die Vergeltung (*talion*), die Waage ist ausgeglichen und die Reise ohne Ende, ohne Maximum oder Haltepunkt, bis hin zum Tod und der Beerdigung. Oder auch Lissy selbst: *wag* bezeichnet eine schwankende Bewegung vom gleichen Typ, undefiniert und endlos wie eine Sinuskurve. Es ist ein Haifischbecken (*panier de crabes*), in dem sich alle ohne Unterschied gegenseitig bis zum bitteren Ende zerfetzen – tödliche Sünden im wahrsten Sinn des Wortes. Am Minimum oder am Maximum entkommt der Faulpelz der ständigen Bewegung, indem er jede gewaltsame Kraftausübung vermeidet, indem er im Labyrinth einschläft und jenseits davon wieder erwacht, wenn seine Mauern bereits zerstört sind. Aber der Eifersüchtige, der immer wacht, hat noch Reserven für eine neue Runde. Im verbissenen Kampf spielt derjenige, der nicht am Wettkampf teilnimmt, unwissentlich mit dem höchsten Einsatz – und triumphiert, ohne es zu wollen. Die Eifersucht entsteht also unter den Toten und verdoppelt letztlich den Tod. Hyperbone: immer eine Stufe höher. Bone: entweder die Knochen des Skeletts oder die Ebene, die man einnimmt, abschätzt und ausprobiert. Wer ist der Erste in einer Spielklasse? Das *Hyper* des *Maximum*. Der Hyperbone des Max Réal. Der reduzierteste Euhemerismus macht ein neues Spiel aus dem Spiel.

Aber das offensichtlichste Spiel wird, wie der Erblasser gesteht, von ihm selbst in den Kreis eingeführt, und zwar ausgerechnet in den Kreis, der sich als exzentrisch bezeichnet. Das ist die Grundtatsache, das Problem und die Gesamtheit seiner Lösungen.

Es handelt sich, wie man weiß, um das vornehme Gänsepiel, das von den Griechen überliefert ist. Ein Reise- und Laufspiel, ein aus Zufall offenes Spiel, das zufällig wieder geschlossen wird, ein im Prinzip unbestimmtes und auf einen Schlag durch einen glücklichen Zug abgeschlossenes Spiel; auch ein naives und nach Art von bunten Kitschbildern (*images d'Épinal*) gestaltetes Initiationsspiel mit den entsprechenden Übergangsriten (der Brücke, der Herberge), mit Durchlässen oder Ersetzungen, Ablösungen, Austausch (der Brunnen und das Gefängnis) und mit lokalen oder globalen Kehrtwenden (durch das Labyrinth bzw. den Tod). Selbstverständlich muss man an jeder dieser Stationen, an die einen der Zufall führt, zahlen, aber der Zufall kann auch dabei helfen, sie zu überspringen. Als offene, sich wiederholende Spirale, wo man erstarren kann wie eine Salzsäule, ist dieses Spiel selbst zugleich ein Brunnen, ein Labyrinth, das Gefängnis und der Tod, etwas, in das man kurz- oder langfristig hineingeraten kann, es ist zugleich Brücke und Herberge. Durch seine Spiralform ist es offen und geschlossen in Bezug auf den Raum und durch die Würfelwürfe ist es offen und geschlossen in Bezug auf die Zeit. Jede Erzählung nach dem Modell eines Spiels ist offen; jede Erzählung nach dem Modell eines Spiels ist möglicherweise geschlossen, ist oder kann geschlossen werden. Die Regel besteht darin, dass es keine Regel gibt. Und so lässt sich auch durch kein Patentrezept eine Strategie finden, mit der man immer gewinnt, selbst wenn man so findig wäre wie der tiefstinnigste aller Wissenschaftler. Ein Theorem: Die kulturellen Formationen schließen sich durch Selbstanwendung in dem Moment ab, in dem eine Formation namens Wissenschaft eine Strategie entdeckt, mit der man immer gewinnen kann. Ebenso aber öffnen sich diese Formationen in dem Moment, in dem eben diese Wissenschaft voller Entsetzen im Getümmel des Zufalls und der Dinge entdeckt, dass sie ebensogut verlieren wie gewinnen kann – seit dem Zeitalter des Feuers werden die Schemata mit einem Mal und für alle Beteiligten instabil. Es gibt keinen Rand mehr, sondern nur noch Wolken.

Es geht um das Bemühen, ein offenes Spiel in einen exzentrischen Kreis einzuführen: Auf dem Feld des Todes muss der Empfänger zahlen und danach seinen Weg wieder von Anfang an beginnen. Hyperbone spielt in seinem exzentrischen Club an diesem Abend mit Freunden. Zu Beginn kommt er mit einer Kombination aus Drei und Sechs auf eine Neun und landet so auf dem 56. Feld – ein Wurf, der aufgrund des Optimums an Verdoppelungen als besonders glücklich gilt, als das Maximum. Doch an dieser Stelle irrt Jules Verne. Die Neun aus einer Drei und einer Sechs ist der bestmögliche Wurf, der Sieg in einem Zug, da die Gans alle neun Stationen auftaucht. Eine Spielregel verbietet aber diesen kampflosen Sieg und weist dem Glücklichen das 26. Feld zu. Warum dieser Irrtum? Weil in der Nähe der 56 die 58, d.h. der Tod ist. »Nähe« ist hier im diskreten, nicht kontinuierlichen Sinn zu verstehen: Die 57 erscheint zunächst als größtmögliche Nähe, ist aber ganz im Gegenteil die größtmögliche Entfernung: Es ist nämlich unmöglich, mit zwei Würfeln einen Punkt zu erzielen. Es handelt sich dabei um die (falsche) Position des Spielers, der lokal die größtmögliche numerische Annäherung erreicht. In der

Tat reicht es aus, mit zwei Einsen eine Zwei zu erzielen. So stirbt Hyperbone auf der 56, aber er stirbt nicht wirklich. Die Katalepsie und der hypnotische Schlaf sind dem Tod so nahe wie möglich, aber sie sind nicht der Tod. Die Regel besteht darin, den Weg wieder von Null anzufangen. Der Spieler verpflichtet sich dazu, entsteigt dem Grab, schreibt seinen kodierte Namen auf seinen letzten Willen und beginnt die Jagd nach seinem eigenen Schatz von Neuem. Er setzt sein Leben aufs Spiel, seine Jungesellschaft und sein Vermögen; er gehorcht dem Spiel, das man ihm auferlegt, mit Ausnahme der in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Differenz, mit Ausnahme des Exzentrischen.

Das Spiel selbst, als offenes und geschlossenes, wird so zum dezentrierten Kreis: Das betrifft zunächst einmal seine Form, sein Modell, das von den Griechen stammt und von ihnen übernommen wurde, jedoch selbstverständlich ohne ihr Wissen (so dass die Geschichte des Spiels selbst zu einem Teil davon wird), ausgeliefert auf Notariatspapier in Händen des Drehspieß-Meisters, eingehftet in die Lieferungen des Werks, aufruhend auf dem Alten Testament und (bis auf den Nachtrag) wieder auf- bzw. angenommen im Neuen Testament des Wiederauferstandenen, wiedergegeben in den Zeitungen der alten und der neuen Welt. Seine Form, sein exzentrisches, d.h. als Spirale auftretendes Modell. Das betrifft weiterhin die Haupterzählung, die von dem Modell hervorgebracht und durch es organisiert wird: Das Spiel der Erzählung, der Reise, des Textes projiziert auf den Raum der Vereinigten Staaten das Spiel des doppelten Testaments, in dem Illinois die Gans (*oie*) ist (50 Reime fehlten). Es betrifft schließlich die Keimzelle der Erzählung, die Metasprache, die es erst erlaubt, das gerade eben Gesagte auszudrücken oder das zu erzählen, was es zu erzählen gibt, die das Spiel erst einsetzt, organisiert und formt, seine Regeln und Umstände festlegt und sich distanziert, um vom Spiel sprechen zu können: Diese Metasprache wird vom Spiel ergriffen, krümmt sich unter seinem Gesetz, bricht zusammen und wird zu einer Sprache, der eigentlichen Sprache des Systems. Den Tod während des Spiels, das Spiel nach dem Tod und im Spiel den Tod finden. Unterbrechen, von vorne anfangen, mit neuen Spielpartnern wieder beginnen. Ein Spiel auf Leben und Tod, Spiel des Todes, Tod im Spiel und Tod des Spiels. So geht es auch mit meiner Sprache: Die Projektionen eines Textes auf einen anderen bilden durch Einsperrung, Ersetzung oder Wiederaufnahme eine geschlossene Gruppe, ein Gefängnis, einen Brunnen, ein Labyrinth, aus dem niemand entkommt, auch ich nicht. Die Spirale des Gänspiels ist der *Maelström*, in den die *Nautilus* eintaucht: Er erfasst alles einschließlich des Beobachters. Das Spiel ist aus – das ist nicht lustig – und das Spiel des Todes hat das Spiel getötet. Es ging darum, eine Gefahr zu beschwören, die Gefahr der zufälligen Erzählung, d.h. mit einem wirklichen Referenten. Diese Beschwörung ist maximal, da das Modell offen ist. So kommt es zum Spiel des Spiels, an seinen Grenzen: durch die Wahl einer stochastischen Form, die Organisation eines Textes unter diesem Gesetz, aber gänzlich ohne daraus ein Modell für sein Funktionieren zu machen, sondern um daraus eine Untereinheit des Textes zu gewinnen, als identische und wiederholte

Selbstanwendung. Die klassische Erzählung zerfällt noch nicht heute im Regen des zufallsbestimmten Realen – und dennoch ist der Wurm bereits im Obst: Die Untereinheit ist aleatorisch und zerstört die Metasprache. Derjenige, der spricht, kann sich nicht mehr distanzieren, er wird vom *Maelström* ergriffen. Aber das Spiel der identischen Anwendungen führt das Spiel in zufälliger Weise in den Kreis ein. Man kann immer noch ganz munter an diesem Knoten ersticken.

Die Aufteilung nach Untereinheiten ist aufs Beste definiert, nämlich für jedes wirkliche System, da es sich um ein Spiel handelt, durch die notwendige Distanz zwischen Metasprache, Sprache und Modell. Sie ist, wie man sagt, eine strenge Distanz. Also produziert die Gesamtheit erneut ihre Untereinheiten, die jede für sich und gemeinsam ein Gesetz hervorbringen, das die Gesamtheit reproduziert, womit man wieder bei den Gesetzen der Schließung wäre. Und dennoch besteht eine Chance, nämlich die, sich vom Zufall führen zu lassen, einen stochastischen Bereich vorzufinden, einen Raum in den Blick zu nehmen, in dem der nächste Nachbar der entfernteste ist oder in dem manchmal das Ferne in der Nähe liegen kann. So kommt es zu einer Grenzerfahrung, zu einer Höhenkamm-Erzählung mit der finalen Schließung dessen, worauf man wetten konnte, als größtmöglicher Öffnung. Es kommt eben nicht jeden Tag vor, dass ein Milliardär wieder aufersteht. Man braucht schon mindestens dieses Wunder, d.h. sein eigener Sohn oder der Erbe seines eigenen Vermögens zu sein, um diesen Wurf zu einem erfolgreichen Ende zu bringen. Wie es geht, der Vater seines Werks zu sein und der einzige Sohn seiner Hervorbringung, daran hat der Zola des *Doktor Pascal* sehr wohl bereits gedacht, ebenso wie der Sartre der *Wörter*: Sich von jeglicher Genealogie befreien und sich von dem Text hervorbringen zu lassen, den man gerade hervorgebracht hat – die Heilige Schrift auf Anweisung von Melchisedech.

Das Spiel ist im Tod, der Tod ist im Spiel. Hyperbone reist, während er im Grab liegt. Bei seiner Beerdigung begleitet ihn »ein Symphonieorchester mit einer Hundertschaft von Musikern und ein Sängerkorps, der seine Stimmen unter die Akkorde des Orchesters mischen sollte«, zu seinem palastartigen Mausoleum. Wirft man nun einen Blick auf die Konkurrenten und nimmt man die euhemeristische Kette wieder auf, sieht man: Jeder ist in der Serie der Prüfungen genau so bestraft worden, wie er gesündigt hat: Der Vielfraß muss sich übergeben, der Boxer bekommt von einem pazifistischen Pastor blaue Augen verpasst, der Geizige wird bestohlen, erpresst, hereingelegt und dazu gezwungen, dauerhaft in einem fürstlichen Hotel zu leben, der Jähzornige gerät von Wirbelstürmen in Duelle usw. Es handelt sich um die Tradition der Höllenstrafen, in der die Verdammnis im ewig andauernden Vollzug des jeweiligen Lasters besteht. Wir sind tatsächlich auf dem Weg in die Hölle. Dante selbst hat sie wie eine Spirale beschrieben, die auf einem Kegel aufruhrt, als eine dreidimensionale Kurve, von der das gegenwärtige Spiel nur die Projektion auf eine glatte Fläche ist. Das erklärt den Weg des Siegers: Sein Glück besteht darin, sich niemals umzudrehen; nie hat ihn das Schicksal dazu gezwungen, seine Schritte an eine Station zu lenken, an der er umkehren musste.

Ein gerader und sicherer Weg, ohne Zwischenhalt und Irrfahrt, vor allem aber ohne Weg zurück, vom Anfang bis zum Ende. Und weil er niemals zurückgeblickt hat, kann er sich aus den Wegen und den Fallen befreien und die Frau heiraten. Diesmal hat Orpheus mit seinem Versuch Erfolg; er verlässt das höllische Labyrinth und findet Eurydike wieder. Und auch im Mythos ist das Spiel im Tod und der Tod im Spiel: ein Abenteuer in der Hölle und ein zweiter Tod im Verlauf des Weges. Zur Bestätigung: Unter seinem Decknamen Weldon, der Großzügige, bezahlt Hypperbone die Spieleinsätze der beiden Frauen jedes Mal, wenn der Zufall sie zu einer Station führt, an der die Spielregel und die Armut sie eigentlich zum Bleiben zwingen. Er setzt sie, nachdem sie festgehalten worden sind, wieder in Bewegung, löst ihre Bindungen, taut sie aus ihrer Erstarrung auf und ermöglicht ihnen die Weiterreise. Nicht zum ersten Mal beschreibt Verne hier einen Abstieg in die Unterwelt. Auf dem Weg ins Innere und zum Mittelpunkt der Erde ging es schon um Vergil und Homer. Auch Tod und Wiederauferstehung tauchen nicht zum ersten Mal auf: Mathias Sandorf wird in der Gestalt von Antékirtt in Symmetrie zu Monte-Christo, ja sogar mit dessen Namen wieder geboren und erweckt einen Sträfling aus dem Grab, den er ein zweites Mal töten will. Aber als Ausgleich zu einem erfolgreichen Orpheus taucht ein zweiter, dem Mythos eher treu bleibender Orpheus im *Karpathenschloss* wieder auf: Er ist der Meister, der den Tod aus kürzerer Entfernung als alle anderen sieht und ihn dazu bringt, den Blick zu senken.

Eine empirische Reise: ein Reiseführer der Vereinigten Staaten; eine geordnete Enzyklopädie der Todsünden; eine Initiationsreise aus naivem Orphismus. Das Programm folgt vollständig den Modellen. Als Bilanz der allgemeinen Formalisierung lösen sich die spiralförmigen, zufälligen und labyrinthischen Wege in ihrer Gegenüberstellung mit dem Aleatorischen in einen zyklischen Prozess auf. Was es gegen die Realität zu beweisen galt, trotz aller Tatsachen, im Außergewöhnlichen, im Imaginären.

Ein Testament ist eine offene Operation. Jemand überträgt etwas an einen Anderen ohne Hoffnung auf Rückerstattung. Ein Exzentriker ist eine geschlossene Bewegung, ein durch Verschiebung seines Zentrums transformierter Kreis. Der Übergang erfolgt von W nach X, von J nach K, das Zentrum des Rades wird als Geheimnis festgelegt. Aber es erfolgt keine regelgemäße Verschiebung von H nach J; das Zentrum selbst wird verschoben und nunmehr Y durch Z ersetzt. Der Erblasser bewegt sich von der Quelle zum Vermächtnisnehmer, er wird zu seinem eigenen Erben. Die Operation schließt sich von selbst durch die Verschiebung ihres Zentrums, wobei die Operation jedoch dem Zufall gefolgt ist und genauso gut den Kreis hätte zerstören können. Die Erzählung hätte auch offen enden können. Aber sie schließt sich durch Selbstanwendung. Man könnte die Erzählung zweidimensional als Geschichte eines Spielers lesen, der in seinem Club spielt, auf die Felder des Todes gerät, vom ersten Feld an neu beginnt und schließlich gewinnt. Man kann sie mit und ohne Verschiebung lesen, als Wiederholung oder mit Differenz. Wenn

man spielt, spielt man auf Leben und Tod. Wenn man stirbt, spielt man ein Spiel, bei dem man in den Tod eintritt. Unter der Naivität der Erzählung steigt das Spiel in die tragische Tiefe des Mythos hinab, zu den Initiationsreligionen orphischen Typs – und dort liegt vielleicht sein eigentlicher Ort. All das findet man mit entsprechend anders gelagerten Naivitäten auch in verschiedenen Paralleltexten.

Aus dem Französischen von JÖRG DÜNNE

73. Verschleppt! Die Entführung Passepartouts als *captivity narrative*

SEBASTIAN HAAK

Geo-/Kapitelindex: Fort Kearney (Kap. 30)

Mal wieder ist Passepartout plötzlich verschwunden. Zwar hat er mit seiner tollkühnen Hangelei an der Unterseite der Eisenbahnwagen die Reisegruppe vor den angreifenden Sioux gerettet. Doch diesen Wagemut bezahlt er mit einer Entführung durch die Indianer. Auf dem Weg von London ostwärts, zurück in die Hauptstadt des britischen Weltreichs, wird der Diener von Jules Vernes Romanhelden Phileas Fogg zu einem Gefangenen (vgl. ATW, Kap. 30).

Auf den ersten Blick ist die Entführung Passepartouts in Vernes *In 80 Tagen um die Welt* eine spezifisch amerikanische Geschichte; ein zweiter Blick kann daran Zweifel aufkommen lassen. Erst ein dritter vermag zu enthüllen, was an diesem Teil der Handlung dann doch typisch amerikanisch ist. Und so oder so: Ohne das Bestehen von Weltnetzwerken des Wissens im 19. Jahrhundert hätte Verne diese Episode kaum schreiben können.

Schon der erste Blick auf die Entstehungszeit der Geschichte lässt erahnen, warum sie so typisch amerikanisch wirkt. Sie spielt nicht nur in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, sondern wurde auch in dieser Zeit geschrieben und so von jenen Jahren geprägt, in denen die letzten großen Schlachten der Indianerkriege auf dem Territorium der (heutigen) USA stattfanden.

Noch wichtiger für die historische und räumlich-kulturelle Bindung des Buches ist, dass Verne mit der Entführung von Passepartout eine Geschichte aufschrieb, wie sie in Nordamerika seit der Zeit der ersten englischen Siedler erzählt wurde und als solche als spezifisch amerikanisch gelten darf: Passepartouts Verschleppung durch die Sioux steht in der Tradition der so genannten *captivity narratives*. Was sich mit »Gefangenengeschichte« übersetzen lässt, meint eine Erzählung, in der ein weißer Protagonist von vermeintlichen Barbaren dem Schoß der Zivilisation entrissen und in die Wildnis entführt wird. Die Hauptfigur solcher Erzählungen können Männer und Frauen sein und sie durchleben klassischerweise drei Phasen – Entführung, Auseinandersetzung und/oder Annäherung mit den/an die Wilden/der Wildnis, Rückkehr in die Zivilisation als gestärkte, vollkommeneren, kurz: bessere Menschen (vgl. VanDerBeets 1984; Derounian-Strodla/Levernier 1993; Ebersole 1995). Eine der ersten und die bis heute wohl berühmteste Geschichte dieses Genres ist jene der Entführung Mary Rowlandsons, die 1682 zum ersten Mal veröffentlicht wurde und inzwischen zahlreiche Neuauflagen erfahren hat (vgl. Rowlandson 1997). Je nach Zählweise kommt man auf mehrere hundert oder

mehrere tausend *captivity narratives*, die im amerikanischen Kontext in etwa vierhundert Jahren erschienen sind, seit dem 16. Jahrhundert verschiedene Phasen durchlaufen haben und stets zu den populärsten Erzählungen ihrer Zeit gehörten.

Das tiefer liegende Erzählmuster dieses Genres war und ist derart wirkmächtig, dass es nicht nur als Propaganda während der frühen Indianerkriege (vgl. Derounian-Strodla/Levernier 1993; VanDerBeets 1984) und der amerikanischen Revolution (vgl. Sieminski 1990) diente. Auch die Geiselhaft von US-Botschaftsangestellten während der Iranischen Revolution 1979–81 (vgl. Scott 2000) oder die Gefangennahme der Soldatin Jessica Lynch im dritten Irak-Krieg wurden in den USA vor der Folie der *captivity narratives* erzählt (vgl. Klepper 2005). Der deutsche Amerikanist Martin Klepper hat sie deshalb treffend als »cultural script« bezeichnet (ebd.).

Die Entführung von Passepartout fügt sich in dieses *cultural script* formal wie auch inhaltlich ein. Erstens wurden im 19. Jahrhundert die klassischen *captivity narratives*, die oft aus der Ich-Perspektive erzählt wurden und sich nur mit der Gefangenschaft beschäftigten, durch Gedichte, Kurzgeschichten und Romane ergänzt, die bisweilen die Zeit unter den Wilden als Episode einer längeren Geschichte erzählten. Zweitens hat die Verschleppung von Foggs Diener wichtige inhaltliche Gemeinsamkeiten mit diesem Genre: Als weißer Europäer gilt Passepartout im rassistisch geprägten Denken des späten 19. Jahrhunderts qua Geburt als ein Kind der Zivilisation. Vernes Beschreibung der Sioux und ihres Angriffs auf den Zug dagegen lässt keinen Zweifel daran aufkommen, wie sehr er sie als Wilde sieht. Und schließlich durchlebt Passepartout auch die drei klassischen Phasen: Er wird entführt, verbringt eine kurze Zeit bei den Indianern, wird dann befreit. Und aus seiner Entführungserfahrung lernt er etwas, das ihn zu einem reiferen, besseren Menschen macht; nämlich, wie viel er seinem Herrn bedeutet. All diese Parallelitäten machen die Entführung Passepartouts zu einer typisch amerikanischen Geschichte. Jedenfalls auf den ersten Blick.

Auf einen zweiten wird die Sache komplexer. Beim genaueren Hinsehen kann man daran zweifeln, ob der unfreiwillige Ausflug des Franzosen in die Wildnis wirklich als genuin amerikanisch gelten darf. Immerhin lag auf Foggs Reise ja bereits eine andere *captivity narrative*: die Rettung von Aouda aus den Händen einer indischen Sekte (vgl. ATW, Kap. 12 und 13; 19). Diese Episode besitzt in wichtigen Punkten durchaus Parallelen zur Entführung Passepartouts und damit den *captivity narratives*; auch wenn Aoudas und Passepartouts Verschleppungen nicht identisch und mittels eines Eins-zu-Eins-Schemas vergleichbar sind. So ist die Frau nicht aufgrund ihrer Geburt eine Vertreterin der Zivilisation. Aber Verne unterstreicht das ganze Buch hindurch, wie sehr sie eine Sozialisation nach britischen Maßstäben erfuhr und damit eben der Zivilisation zuzurechnen sei. Auch mit ihrer Entführung wird also eine Zivilisierte von Barbaren in die Wildnis entrückt, wobei ihre Verschleppung in Gestalt einer Zwangsheirat daherkommt. Wie Passepartout und andere Protagonisten von *captivity narratives* verbringt Aouda

einige Zeit in der Wildnis. Auch bei ihrer gelungenen Befreiung und Rückkehr. Und erneut geht von dieser dreiphasigen Erfahrung ein persönlicher Wandel des Entführungsoffers aus. Aoudas Dankbarkeit für ihre Rettung ist die Grundlage der Liebe zwischen Fogg und der jungen Frau. Außerdem entwickelt sie sich nach ihrer Zeit in der Wildnis zum selbstständig agierenden Individuum, während sie ihrem Schicksal zuvor apathisch gegenüber stand. Sie ist ein besserer Mensch geworden.

Damit erinnert Vernes Roman an etwas, das in der Analyse amerikanischer *captivity narratives* bisweilen gerne übersehen wird: Dass nämlich solche Geschichten auch aus anderen Kulturen überliefert sind (vgl. beispielhaft: Haefeli/Sweeney 2006; Operé 2008; Voigt 2009). Die *captivity narratives* in ihrer grundlegenden Form waren ebenso wenig an Grenzen gebunden, wie es Vernes Helden bei ihrer Reise sind. Im 19. Jahrhundert waren sie bereits Teil eines globalen Wissensbestandes. Trotzdem bleibt an der Entführung Passepartouts etwas, das in einzigartiger Weise an die US-amerikanische Kultur gebunden ist. Einige kurze Ausführungen zur Rolle der Gewalt bei der Befreiung von Fogg's Diener bilden die Grundlage für unseren dritten Blick.

Anders als bei der Befreiung Aoudas, bei der eine List zur Befreiung führt, zögert Fogg bei der Rettung von Passepartout keine Sekunde, Gewalt anzuwenden. Abstrakter ausgedrückt: Während die Vernesche *captivity narrative* außerhalb der amerikanischen Kultur ohne Gewalt auskommt, ist ihr US-Pendant geradezu an die Ausübung von Gewalt gebunden. Überhaupt ist der Nordamerikaabschnitt der Weltreise der einzige, bei dem die Gefährten intensiv mit Gewalt konfrontiert werden: Faustkämpfe und Pistolenschüsse, kaum haben die Protagonisten San Francisco erreicht, das Fast-Duell Fogg's mit Colonel Proctor, der Überfall der Sioux auf den Zug (☞ 71) und eben die Entführung und Befreiung von Passepartout – nirgends sonst in Vernes Buch ist so viel Gewalt zu finden wie dort (vgl. ATW, Kap. 25 bis 32).

Und genau diese dauerhafte Präsenz der Gewalt während der Durchquerung der USA ist ein spezifisch amerikanisches Moment. Die historische wie sozialwissenschaftliche Forschung hat ausführlich herausgearbeitet, wie sehr Gewalt im US-Kontext eine schaffende Konnotation besitzt und konstituierend für amerikanische Identitätsentwürfe war und ist (vgl. z.B. Brown 1994; Joas/Knöbl 1994; Engelhardt 1995).

Das gilt besonders im Zusammenhang mit den in der US-Kultur so einflussreichen Cowboy- und Indianer-Geschichten, deren Struktur und die damit einhergehenden Denk- und Wirkmuster Richard Slotkin so herausragend beschrieben hat (vgl. Slotkin 1973, 1985 und 1992). Mit ihnen ist die amerikanische Variation der *captivity narratives* auf das Engste verknüpft. Die Gefangenengeschichten sind Teil der Erzählungen von Begebenheiten an der amerikanischen Westgrenze, in denen die Idee der Vervollkommnung des Charakters durch Gewalterfahrungen so oft die Moral dieser Erzählungen ist. Auf diese Verbindung zwischen *captivity narrative* und Cowboy- und Indianergeschichten weisen auch die Umstände der Entführung

Passepartouts hin. Nicht zufällig wird er bei einem Angriff auf einen Zug und damit auf jenes Transportmittel aufgegriffen, das wie kein zweites die Erschließung des Westens durch die Zivilisation symbolisiert; und zwar von jenen, die dieser Durchdringung angeblich im Wege stehen.

Dass Verne die Entführung Passepartouts auf amerikanischem Boden nicht bloß als eine *captivity narrative* beschrieb, so wie sie aus verschiedenen kulturellen Kontexten bekannt waren, sondern der Gewalt dabei eine so herausragende Stellung einräumte und diese damit in einer spezifisch amerikanischen Ausformung erzählte, ist ein Beispiel dafür, wie sehr auch an bestimmte Kulturen gebundene Wissensbestände im 19. Jahrhundert schon Teil von Weltnetzwerken waren. Ohne derartige Verknüpfungs- und Austauschprozesse wäre die typisch amerikanische Schilderung der Entführung Passepartouts durch einen französischen Autor kaum möglich gewesen.

Damit aber nicht genug: Indem sich in Vernes Roman zwei Variationen von Gefangenenerzählungen finden – die von Aouda und die Passepartouts –, wurde in einer Fiktion vorhandenes Wissen aus unterschiedlichen Kulturen zusammengeführt, miteinander verwoben und auch gegenübergestellt. Gleichsam wurde so das Bild von den an Gewalt gebundenen Zuständen innerhalb der USA verfestigt und um die Welt getragen. Vernes Fiktion wirkte auf die Wissensbestände zurück, aus denen sie entstanden war.

74. Spielplan und Karte im *Testament eines Exzentrikers*

Der 1899 publizierte Roman *Das Testament eines Exzentrikers* bildet die Grundlage von Michel Serres' Überlegungen zum Spiel bei Jules Verne (1872). Die Handlung des Romans lebt noch wesentlich expliziter als *In 80 Tagen um die Welt* von der Verbindung von Spielfläche und geographischem Raum, in diesem Fall den Vereinigten Staaten von Amerika mit ihren Verkehrsnetzwerken (1872 II): Das überdimensionale Gänsepiel, das in diesem späten Roman Vernes auf dem Territorium der Vereinigten Staaten von Amerika und mit den einzelnen Bundesstaaten als Spielfeldern gespielt wird, beruht auf der ständigen Übersetzung zwischen dem Spielplan, in dem die Bundesstaaten nacheinander auf einem spiralförmigen *parcours* wie ein Gänsepiel angeordnet sind (Abb. 1), und ihrem durch das Eisenbahnnetz verknüpften Nebeneinander auf einer Landkarte (Abb. 2) – beide Abbildungen sind der Originalausgabe des Romans von 1899 entnommen.

JÖRG DÜNNE



Abb. 1: Spielplan im *Testament eines Exzentrikers* (1899).



Abb. 2: Landkarte im *Testament eines Exzentrikers* (1899).

75. Ekstatische Konnektivität. Auf dem Segelschlitten

JÖRG DÜNNE

Geo-/Kapitelindex: Zwischen Fort Kearney und Omaha (Kap. 31)

Nach der Rettung Passepartouts aus den Händen der Sioux-Indianer haben Phileas Fogg und seine Reisegruppe, wie ihm das zu Beginn des 31. Kapitels von Fix ausführlich vorgerechnet wird, ihren Zug verpasst und 20 Stunden Verspätung im Verhältnis zu den vorgesehenen Zugzeiten (vgl. ATW, Kap. 31, 254). Da der Zug normalerweise 12 Stunden vor Abfahrt des Dampfers in New York angekommen wäre, müssen sie noch 8 Stunden aufholen, um das Schiff zu erreichen; möglich ist dies nur, wenn der versäumte Streckenabschnitt zwischen Fort Kearn[e]y und Omaha, von wo aus es weitere Züge nach New York geben soll, anders und vor allem schneller als mit der Bahn überbrückt wird. Es ist nicht das erste und nicht das einzige Mal auf der Reise, dass Fogg aus der lückenlosen »Konnektivität« des Weltverkehrs (vgl. Krajewski 2006, 29–32) herausfällt: Bereits in Indien ersetzt der Elefant (vgl. ATW, Kap. 11–14; ☞ 18) die Eisenbahn, und auf der Strecke von Hongkong nach Shanghai ersetzt das Segelboot *Tankadère* das Dampfschiff (vgl. ATW, Kap. 20f.; ☞ 60).

Sowohl Dampfschiff als auch Eisenbahn sind paradigmatisch für Vernes Verwurzelung im thermodynamischen Zeitalter (☞ 26) und seinem auf Verbrennung fossiler Brennstoffe beruhenden »kinetischen Expressionismus« (vgl. Sloterdijk 2009). Bemerkenswert ist jedoch, dass immer da, wo der Linienverkehr von Dampfschiff und Eisenbahn mit seiner thermodynamischen Beschleunigungsdynamik (vgl. ATW, Kap. 28, 231: »Die Geschwindigkeit siegte über die Schwerkraft.«; ☞ 69) ausfällt, eine andere Form der Bewegung ins Spiel kommt: Als Supplement der Eisenbahn bei der Bewegung zu Land tritt bei Verne zumeist die menschliche oder tierische Muskelkraft ein. Beispiele dafür finden sich nicht nur in den *80 Tagen um die Welt*, sondern auch dem ganz in den USA spielenden Roman *Das Testament eines Exzentrikers* (*Le testament d'un excentrique*, 1899), der von seiner Anlage her als Variation der Spielidee von *In 80 Tagen um die Welt* gelten kann – vgl. z.B. die Radfahrt des Reporters Harris T. Kymbale auf einer »triplette«, einem Dreier-Tandem, von Tenino nach Olympia (!) im State of Washington (vgl. TE 1971, 351–354). Zur See ersetzt dagegen in der Regel das Segelschiff die Fahrt mit dem Dampfschiff. Verkehrsgeschichtlich sind es also die »älteren« bzw. »einfacheren« Fortbewegungsmittel, die zu einem Rückzugsgefecht gegen das Zeitalter der Thermodynamik anzutreten scheinen. Doch eine solche technikgeschichtliche Teleologie würde der Funktion der Verkehrsmittel in den »Außergewöhnlichen Reisen«

bei Verne nicht gerecht werden, zumal die Schlittenreise zwischen Fort Kearney und Omaha in mehrerlei Hinsicht eine Besonderheit darstellt.

Im Hinblick auf die Frage nach dem narrativen Sujet des gesamten Romans liegt das, was an der Reise erzählerisch interessant ist, nicht schon in der fahrplanmäßigen Erfüllung der Reiseroute beschlossen. Für Reisen in Zeiten des Kursbuchs reicht es zur Erzeugung von Sujets generell nicht mehr aus, die sujetlose Karte im Hinblick auf einen bestimmten *parcours* zu aktualisieren (im Sinn von Lotman 1993, 340f.), denn wo Fahrpläne selbst schon Teil einer kulturellen Ordnung werden, ist deren Erfüllung nicht mehr im strengen Sinn ereignishaft (bzw. wenn dies der Fall wäre, dann könnte man tatsächlich aus dem Kursbuch alle Romane der Welt generieren; 60). Erst der Spielrahmen der Wette macht aus der Fahrplannerfüllung ein narratives Sujet im engeren Sinn; das pünktliche Erreichen des Ziels erscheint durch sie nicht einfach als Norm, sondern als Herausforderung, deren tatsächliche Umsetzbarkeit es erst noch zu prüfen gilt. Doch selbst auf dieser Grundlage lässt sich über 37 Romankapitel hinweg kaum narrative Spannung erzeugen. Deswegen sollen die ›romanesken‹ Ereignisse wie Stürme, Entführungen, Duelle etc., die der langen Tradition der Reiseliteratur vom Abenteuerroman über Schiffbruchberichte bis zu den *captivity narratives* (73) entnommen sind, den Leser über die Konstitution episodischer, theatralisch inszenierter Ereignisse bei der Stange halten. Dabei spielen aber gerade diese Ereignisse normalerweise gegen die Erfüllung der Wette, d.h. es gibt eine Spannung von ›Reise-Syntagma‹ und ›Abenteuer-Paradigma‹, die Phileas Fogg wiederholt vor eine Entscheidung zu stellen scheint: Er kann *entweder* seine künftige Frau Aouda bzw. seinen Diener Passepartout retten *oder* rechtzeitig nach London kommen, aber nicht beides zugleich. Die Segelschlitten-Episode steht quer zu dieser Logik, und genau das macht sie so aufschlussreich: Sie ist ereignishaft dadurch, dass sie auf spektakuläre Weise die Erfüllung des Fahrplans garantiert, in ihr wird in den »Außergewöhnlichen Reisen« Reisen und Abenteuer erleben kurzgeschlossen: Zwischen Fort Kearney und Omaha reist die Gruppe um Phileas Fogg nicht nur, um Außergewöhnliches zu erleben, sondern sie reist selbst auf außergewöhnliche Art und Weise.

Das Außergewöhnlichste an der Schlittenfahrt durch Nebraska ist nicht etwa die Erfindung des Segelschlittens durch Jules Verne, der im 19. Jahrhundert durchaus bereits existiert – wie Michel Serres bemerkt hat, erfindet Jules Verne nichts im Sinn der Science-fiction, sondern versammelt in seinen Romanen z.T. längst bekannte Erfindungen (vgl. Serres 1974b, 13f.). So berichtet etwa die *New York Times* von der langen Geschichte des seit 1861 existierenden »Ice Yacht Club« von Poughkeepsie und der Tradition des Clubs, Wettfahrten mit Eisenbahnen entlang des Hudson River auszutragen:

No railroad train can keep up with an ice yacht when the conditions are favorable. In the Winter time the trains on both the Hudson River and the West Shore roads are frequently raced by ice boats, whose owners lie in wait at intervals from Carthage

landing north, and shout with glee when they glide past the steel machines propelled by steem. It is a singular but undisputed fact that ice boats sail faster than the wind, otherwise they could not gain the tremendous speed of a mile in 40 or 50 seconds. (Anon. 1896)

Der Schlitten, dessen Bau bei Verne ausführlich beschrieben wird (vgl. ATW, Kap. 31, 255), scheint nach dem Vorbild dieser *ice boats* konzipiert zu sein. Bemerkenswert ist aber vor allem, wie der Eisschlitten eingesetzt wird und in welchem Maß Verne die Great Plains des Mittleren Westens dem offenen Meer anverwandelt und damit die verschneite Ebene zwischen Kearney und Omaha zum Paradigma eines »glatten Raums« (vgl. Deleuze/Guattari 1980, 592–625) macht. Auf diese Fläche kann von dem dahingleitenden Schlitten eine Spur gelegt werden, die, anders als der Zug, keinerlei geophysischen Zwängen der Anpassung ans Gelände mehr unterliegt:

Die beiden riesigen Segel wurden gehisst, und dann raste das Gefährt mit einer Geschwindigkeit von 40 Meilen pro Stunde über die gefrorene Schneedecke. Die Entfernung zwischen Kearney und Omaha beträgt höchstens 200 Meilen Luftlinie [...]. Hielt sich der Wind, dann konnte man diese Strecke in 5 Stunden schaffen. (ATW, Kap. 31, 256)

Die Verkürzung der Reiseroute durch den glatten Raum der schneebedeckten Ebene wird mathematisch als das Verhältnis einer Kreissehne zum Kreisbogen beschrieben (»Der Schlitten jedoch nahm eine Abkürzung und folgte der Sehne des Bogens [...]«, ATW, Kap. 31, 258) – wobei der Erzähler nicht vergisst hervorzuheben, dass die auf einer Karte der Region beobachteten topographischen Hindernisse, die dem Schlitten im Weg stünden, in Wahrheit gar keine seien (vgl. zur Topographie der Gegend auf einer zeitgenössischen Karte und zur Abkürzung der Route durch den Schlitten Abb. 1/2). So kann umstandslos das »uranologische« Ideal der Reise Foggs auf einer geraden Bahn (☞ 32) auf die Erdoberfläche projiziert werden, die in verschneitem Zustand diesem Vorhaben sogar noch weniger Widerstand entgegengesetzt als das Wasser.

Bemerkenswerterweise wird diese direkteste aller möglichen Reiserouten mit ihrer fast perfekten West-Ost-Orientierung nicht thermodynamisch erzwungen, sondern wird den Reisenden mit Unterstützung der regenerativen »meteorologischen« Kraft des Windes als eine – nicht zuletzt auch erotische, den Reisenden die Sprache verschlagende (vgl. ATW, Kap. 31, 256) – *jouissance* des Gleitens zuteil. Dass das Gleiten tatsächlich als ein ekstatischer Moment der Verschmelzung konzipiert ist, wird auch darin deutlich, dass der Segelschlitten nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern auch eine der zahlreichen Musik-Maschinen (vgl. Raymond 1983) im Werk von Jules Verne ist: Die Taue, die den Mast halten, beginnen nämlich bei Reisegeschwindigkeit des Schlittens im Wind zu singen, als wären sie Sai-

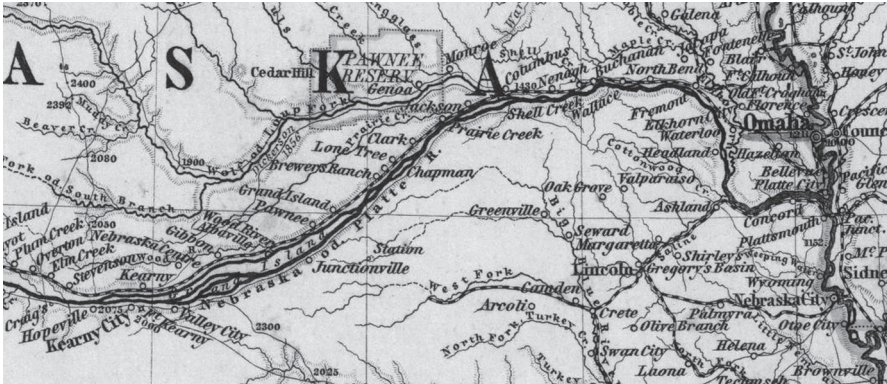


Abb. 1: Die Strecke zwischen Ft. Kearny und Omaha in *Stieler's Handatlas* von 1875 (Amerika, Blatt 2).

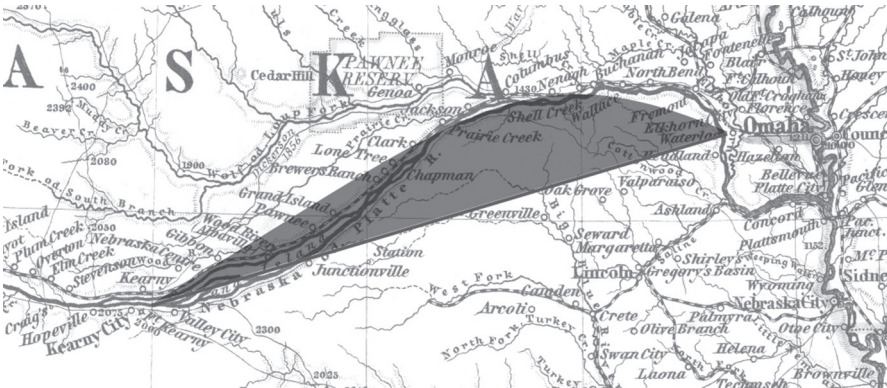


Abb. 2: Schema des Verhältnisses von Eisenbahntrasse (als »Bogen«/arc) im Verhältnis zur Route des Schlittens (»Sehne«/corde) nach der Beschreibung bei Jules Verne.

ten, die von einem unsichtbaren Geigenbogen gestrichen würden – die bereits erwähnte mathematische Figur, die der Schlitten als Kreissehne, gleichzeitig aber auch als klingende Saite (*corde*) im Verhältnis zu einem Kreisbogen (*arc*) in den Schnee zeichnet, verweist gleichzeitig auf den Schlitten als Instrument zur Erzeugung von »Sphärenmusik«: Wie Fogg als Musikkenner bemerkt, sind die beiden Töne auf Quint und Oktav gestimmt (vgl. ATW, Kap. 31, 258). In der pythagoreischen Kosmologie, die in der Frühen Neuzeit etwa bei Johannes Kepler und Athanasius Kircher fortwirkt, sind die Oktav und die Quint, bei denen eine Saite im Verhältnis 2:1 bzw. 3:2 geteilt wird, die harmonischsten Klänge überhaupt – sie sind Ausdruck der Sphärenharmonie der makrokosmischen Ordnung (vgl. Spitzer 1963).

In der Episode des Segelschlittens, so kann festgehalten werden, inszeniert Verne die Ekstase einer erotischen Einswerdung zwischen Fahrzeug und Passagieren in einem Moment des schwerelosen Gleitens; diese Verschmelzungsphantasie setzt sich, wie dies in den schwingenden Drahtseilen des Schiffsmastes buchstäblich ›anklingt‹, fort in einer harmonischen Analogie zwischen Mikro- und Makrokosmos jenseits thermodynamischer Naturbemächtigung. Diese kosmische Harmonie ist aber – und hiermit gilt es abschließend wiederum zum Ausgangspunkt der Frage nach den Weltnetzwerken zurückzukommen – im Kontext der Technik- und Mediengeschichte, in dem der Roman steht, nicht losgelöst von der Reisebewegung als außergewöhnliches Abenteuer an einem bestimmten Ort zu betrachten: Sie ist eine Ekstase der Konnektivität. Somit inszeniert Verne möglicherweise die geheimen Phantasien des Funktionierens von Weltnetzwerken im ausgehenden 19. Jahrhundert: Im Rahmen seiner kosmischen Harmonielehre schafft er eine reibungslose Hyper-Konnektivität in Bezug auf die Verkehrsmittel seiner Zeit. Anders ausgedrückt: *In 80 Tagen um die Welt* lässt deutlich werden, dass die unvermeidbaren Brüche in den Netzen des Weltverkehrs mit besonderen Gleitmitteln ekstatischer, müheloser Bewegung kurzgeschlossen werden wollen und dass sich erst dank dieser techno-phantastischen Kurzschlüsse ›Welt‹ überhaupt zu einer Gesamtheit schließt.

76. À toute vapeur / prodigieusement voilé. Die Selbstverzehrung der *Henrietta*

ULRIKE SPRENGER

Geo-/Kapitelindex: Auf dem Atlantik (Kap. 32)

Als Phileas Fogg das Linienschiff verpasst, das ihn von New York zurück nach England bringen soll, scheint seine Erdumrundung ausgerechnet an der zeitgenössisch bereits viel befahrenen Transatlantik-Route zu scheitern: Wie immer ist ein Ersatzvehikel zwar schnell gefunden, aber der Kapitän des Schraubendampfers *Henrietta* erweist sich als wortkarger Kaufmann zur See, den zunächst weder Geld noch gute Worte dazu bewegen können, seine Route zu ändern oder Passagiere statt Fracht an Bord zu nehmen.

Dass wenig später dennoch alle von der *Henrietta* aufgenommen sind, und das Schiff Kurs nach England aufnimmt, zeigt der Text uns in einem nautischen *tableau*, das keinen Zweifel daran lässt, wer jetzt das Sagen hat:

Am nächsten Tag, dem 13. Dezember, stieg mittags ein Mann auf die Schiffsbrücke, um die Position des Dampfers zu bestimmen. Nun glaubt man natürlich, dass es sich bei diesem Mann um Kapitän Speedy handelte. Weit gefehlt! Es war Mr. Phileas Fogg. (ATW, Kap. 33, 267)

Im genau datierten Bild des Gentleman bei der Positionsbestimmung bringt auch Verne den neuen Kapitän der *Henrietta* auf den Punkt: Dessen Akt der Positionsbestimmung verbildlicht zum einen die Machtübernahme durch Fogg, zum anderen verdichtet er perfekt die bekannte Reisehaltung des ›menschlichen Uhrwerks‹ (vgl. Wolfzettel 1980): Orte, Verkehrsmittel, Ereignisse – sie alle sind für Fogg bloße Punkte in einem berechenbaren Wegenetz (☞ 80), jeder Knotenpunkt erlaubt die Erschließung oder Umlenkung neuer Ressourcen – nicht auf das Schiff kommt es daher an, sondern auf den damit zurückgelegten Weg, auf die erfolgreiche Bewältigung der nächsten Etappe mit den vorgefundenen Mitteln, *motio gratia motionis* (Sloterdijk 2005, 64). Hier zeigt sich die Performanz, zeigt sich das ›Machen‹ der initiatorischen Positionsbestimmung: Fogg übernimmt nicht nur ein Schiff, ausgehend von einem Punkt verwandelt er es in das neueste Instrument seiner Reise unter Mobilisierung aller vorhandenen Energien. Nachdem er zunächst zum Entsetzen Passepartouts eine phantastische Summe Geldes investiert, um an Bord zu kommen, speist er in der Folge psychologische Energie ein, elektrisiert gleichsam die Mannschaft und verwandelt alle Anwesenden in kleine Kraftwerke: »Er [Passepartout] dachte nur noch an das Ziel, das zum Greifen nahe vor ihnen

lag, und manchmal platzte er fast von Ungeduld und stand so unter Dampf, als würde er von den Schiffskesseln der *Henrietta* mitgeheizt.« (ATW, Kap. 33, 269)

Im Rahmen der konsequenten energetischen Auf- und Verheizung der *Henrietta* wird der im Rumpf eingesperrte und dort gefährlich tobende Kapitän Speedy zu einer zusätzlichen Energiereserve – bereits die erste Beschreibung hatte den rotgesichtigen und rothaarigen Seebären in physiognomischer Tradition als energetisch hochgeladen vorgestellt. Und tatsächlich kann Fogg schließlich auch diese eruptive Energie für seine Ziele umlenken, wenn er Speedy dazu bringt, die hölzernen Aufbauten seines Schiffs als letzten Brennstoff zu verfeuern. Zugleich zeigt sich im energetischen Potenzial – wie es sich schon in der Namensgebung niederschlägt – auch der entscheidende Unterschied zwischen dem alten und dem neuen Kapitän: Während Speedy seine Energien anstaut und infolgedessen stets droht zur vulkanischen Explosion zu kommen, enthält Fogg selbst keine Energiereserven, sondern bringt Energie als eine Art Transformator oder Wandler zum Fließen. Sowohl Speedy als auch Passepartout und Fix bleiben in ihrer energetischen Vorstellungskraft auf bestimmte Verkehrsmittel, umgrenzte Wege und kurzfristige Gewinne fixiert, wo der programmatisch gestaltlose Fogg sich als beliebig flexibel erweist: »In welchem sich Phileas Fogg den Umständen gewachsen zeigt« (ATW, Überschrift Kap. 33, 267).

Die Welt der »Außergewöhnlichen Reisen« wird durchströmt von anonymen und amorphen Energien, welche absichtsvoll oder zufällig in verschiedenste Gestalten und Richtungen gelenkt werden können: In den von Verne ausgestellten Rotationen der Maschinen und nicht zuletzt der Erdkugel zeigt sich pure, un gelenkte Energie, welche entweder von ingeniösen Geistern gebahnt werden kann, oder eben spektakulär verpufft (vgl. Butor 1964; Lyotard 1973; Serres 1974b; Buisine 1980). Auch *In 80 Tagen um die Welt* führt uns energetische Akzidenz in diesem Sinne vor: Während Passepartout die reine, über Stock und Stein lenkbare Energie als hübsches Schauspiel der chinesischen Kreisel erlebt, betont eine andere Passage die Kontingenz der Gestaltwerdung elektrischer Energie, welche je nach Jahreszeit entweder ein zerstörerisches oder ein ästhetisches Spektakel entfachen kann:

Wäre es früher im Jahr gewesen, dann hätte sich der Taifun, um einen berühmten Meteorologen zu zitieren, in einer leuchtenden Kaskade elektrischer Flämmchen entladen, doch so nahe am Winteräquinoktium musste man befürchten, dass er mit wild entfesselter Gewalt losbrechen würde. (ATW, Kap. 21, 164)

In seinem Bewusstsein der Zirkularität von Zeit und Raum (vgl. Serres 1975b) erweist sich Fogg im Verlauf von *In 80 Tagen um die Welt*, aber auch im Kontext aller Verneschen Romane als idealer Nutzer der allgegenwärtigen amorphen Energieströme: Dort, wo das geplante Verkehrsmittel nicht zur Verfügung steht, wird die Bewegung auf der zirkulären Route durch vorübergehende Zufuhr und Bündelung von Energien sichergestellt. Geld und Leidenschaft können dabei im gleichen Maße als Brennstoffe dienen, die derart performativ hergestellten Verkehrsmittel

können im zirkulären Verbrennungsprozess (☞ 26) auch selbst wieder verheizt werden, wenn dies der Fortbewegung nutzt. Gerade der extrem reduzierte Affekt- und Energiehaushalt Foggs macht deutlich, wie dieser als moderner Maschinist oder auch Kapitalist die Energien zwar lenkt, sie im wesentlichen aber ohne Verluste strömen lässt, wie er bei seiner Reise »aufsitzt« auf die ohnehin die Erde umrundenden Energien.

Geschick und Gewalt, mit denen sich Fogg der zirkulierenden Energien bemächtigt und sie für seine Zwecke transformiert, könnte man in diesem Kontext als visionäre Kritik des industriellen Raubbaus an Brennstoffen und Arbeitskräften lesen, dessen Opfer letztlich auch die *Henrietta* wird (vgl. Sloterdijk 2009). Allerdings weisen meines Erachtens zahlreiche andere Momente in der Episode darauf hin, dass gerade im Selbstverzehr des Schiffes ein nautisches Imaginäres frei wird, das als poetisches Komplement der energetischen Metamorphosen zu sehen ist. So verwandelt Fogg nicht nur die kleine *Henrietta* in einen transatlantischen Dampfer (»fuhr die *Henrietta* wie ein echter Überseedampfer«, ATW, Kap. 33, 268), sondern nimmt auch selbst die Rolle des Kapitäns überzeugend an: Nach dem Vorbild seines Autors beherrscht der geniale Dilettant nicht nur die Wissenschaften und das Elefantenreiten, auf der Brücke der *Henrietta* entbirgt die schillernde Gestalt ein weiteres Geheimnis und entpuppt sich nun auch als echter Seemann: »Beobachtete man Mr. Fogg auf der Kommandobrücke, dann sah man gleich, dass er früher zur See gefahren war.« (ATW, Kap. 33, 268) Der Antiheld Fogg, durch den Energien und Ereignisse eigentlich nur hindurchzufließen scheinen, mobilisiert auf der Brücke über die Brennstoffe hinaus noch schnell alle *topoi* der romantischen Seefahrt. Der Gentleman als Pirat wäre das poetische Äquivalent jener energetischen Aufheizung, die Fogg an der *Henrietta* vornimmt, und die ihn dann doch – wenigstens zwischen New York und Queenstown – zu einem Helden der Seefahrt macht; ja man könnte sagen, die Entkleidung der *Henrietta*, die Entblößung des Schiffes auf die in ihm verborgene Maschinerie findet ihr Gegengewicht in der überraschenden romantischen Verkleidung Foggs.

Wie eng in der Episode um den Selbstverzehr der *Henrietta* Ent- und Verkleidung ineinander greifen, wie Maschine und Schiff, Maschinist und Kapitän hier in der Präsenz eines nautischen Imaginären zusammenspielen, zeigt sich nicht zuletzt im Blick auf das von Verne für die Episode verwendete Material: Zum einen greift er – bekanntermaßen – auf die realen Ereignisse um den Raddampfer *Sirius* zurück, dem 1838 die erste Atlantiküberquerung allein unter Dampf gelang, weil er zuletzt seine hölzernen Aufbauten verheizte (vgl. Sheppard 1937). Noch mehr nautischer Heldenstoff findet sich im offenbar unbekanntem, aber nicht weniger signifikanten Bezug der Episode zur ersten transatlantischen Segelregatta, die 1866 unmittelbar vor Vernes eigener Atlantiküberquerung stattfand, und von der alle größeren Zeitungen berichteten (vgl. Lawson 1902; Dinklage 1938). Organisator war der berühmte 1844 gegründete *New York Yacht Club*. Für ein ausgelobtes Preisgeld von 90.000 Dollar starteten die Schoner *Henrietta*, *Vesta* und *Fleetwing* – die *Henrietta*

gewann, wie die zeitgenössische Berichterstattung hervorhebt, nicht zuletzt deswegen verdienstermaßen, weil sie als einziges Schiff ihren 25-jährigen Besitzer an Bord hatte. Dieser James Gordon Bennett Jr. (1841–1918) war ein Held ganz nach Verne Geschmack: Als Herausgeber des *New York Herald* in zweiter Generation, notorischer Lebemann, Besitzer reich ausgestatteter Wohnsitze, Yachten und privater Eisenbahnwaggons stiftete er im Laufe seines Lebens zahlreiche, teilweise bis heute gefahrene Schiffs-, Ballon- und Automobilrennen (vgl. O'Connor 1962). Die Regatta von 1866 mit Bennetts Sieg auf der *Henrietta* bildet neben dem heroischen Abenteuer der *Sirius* den diskursiven Hintergrund für Foggs Etappe auf seiner *Henrietta* und lässt die hier kombinierten Ingredienzien schärfer hervortreten: Es geht Verne einerseits um einen allgemeinen Geschwindigkeitsrausch, abgekoppelt von territorialen Zielen, ökonomischen Zwängen und technischen Spezifika. Bennett ist der Prototyp des neuen, auf der Stelle rasenden Dandys, auf verschiedensten Verkehrsmitteln stets unterwegs im Dienste des neuesten Rekords, den er in der eigenen Tagespresse auch sogleich in Umlauf setzt. Als Kapitalist mit scheinbar unbegrenzten Ressourcen lotet er Raum und Zeit, Geschwindigkeiten und Gewinne rund um den Globus öffentlich aus. Andererseits treibt – wie insbesondere ein Blick auf die zeitgenössischen Abbildungen transatlantischer Rennen offenbart – der globale Geschwindigkeitsrausch zugleich das spezifisch Ästhetische und Imaginäre des Segelschiffes in einer letzten Blüte rauschhaft hervor. Die Apotheose der gestaltlosen Energie lässt sich als imaginäre Steigerung einer vertrauten Gestalt darstellen (vgl. Schivelbusch 1983): Segelregatten wie die zwischen *Fleetwing*, *Vesta* und *Henrietta* inspirieren bis weit in das 19. Jahrhundert hinein Darstellungen einer Windjammerromantik in der Nachfolge heroischer Schlachtengemälde (vgl. Abb. 1). Intensiver noch als die bereits durch spekulative Warengeschäfte hochgezüchteten, legendär schnellen Teeklipper (☞ 60) entfesselt die aus militärischen und ökonomischen Zwängen befreite Rennyacht Bilder »nautischer Ekstase« (Sloterdijk 2005, 125) – im Dienste der schieren Geschwindigkeit zeigt sich das übertakelte Segelschiff in seiner ganzen imaginär, ja hysterisch aufgeblähten Potenzialität. Die auffallend häufige Paarung von hochgetakelten Segelyachten und Dampfschiffen auf zeitgenössischen Gemälden macht über die real existierende Konkurrenz der beiden Schiffstypen hinaus deutlich, dass sie ein Verhältnis narrativer Dialektik miteinander eingehen: Das Segelschiff dient hier gleichsam als narrativer Gestaltgeber für das Dampfschiff, dessen thermodynamische Signifikanten Schornstein, Rauch und Rad im Gegensatz zum Segel weder eine Semantik der Geschwindigkeit noch eine des Heroismus aufnehmen können. Erst die Präsenz einer Segelyacht – und sei es im Hintergrund – macht den Raddampfer, dem mit den Segeln sowohl die Körperlichkeit als auch die Transzendenz abhanden gekommen sind, als schnelles Schiff erkennbar. Umgekehrt gewinnt das Segelschiff im Kontrast zum Dampfer erst seine ganze symbolische Potenz, am Punkt seiner technischen Ablösung wird das Segel zum poetischen Zeichen des Schiffes schlechthin (☞ 77).



Abb. 1: *The Great Ocean Yacht Race Between the Henrietta, Fleetwing & Vesta* (1866), sketched by Charles Parson.

Die *Henrietta* überblendet maschinelle und nautische Ekstase, unter Fogg als Kapitän läuft sie aus als Schiff mit hybridem Antrieb, das sowohl Dampfmaschine als auch Segel nutzt. Gerade im Selbstverzehr, in der heroischen Opferung der organischen, hölzernen Teile des Schiffes mitsamt der Takelage wird ein nautisches Imaginäres frei, welches die Unabhängigkeit und Gestaltlosigkeit der Maschine konterkariert. Die *Henrietta* ist eben noch nicht »ganz Maschine« wie jene »wahr[e]n Stahlraketen« (*vrais fuseaux d'acier, tout en machine*, ATW, Kap. 34, 278, Übersetzung modifiziert), wie jener wellenzerschneidende Schnelldampfer, auf den Fogg in Dublin für den allerletzten Teil seiner Reise umsteigt, sondern sie muss sich wie ein Segelschiff mit Sturm und Wellen auseinandersetzen: Verne setzt hier Wellen und Schraube in ein ähnliches Verhältnis wie es die zeitgenössischen Seestücke in ihrer geradezu obsessiven Kontrastierung zwischen (Rad-)Dampfer und Segelschiff herstellen: Erst im Kontrapunkt von schwarzem Rauch und weißem Segel, von mathematisch-geometrisch konstruiertem Rad und organisch geblähtem Segelgebirge (von männlichem Schornstein und weiblichem Segel) zeigen sich die Möglichkeiten von Bewegung, nur über diesen Kontrast werden

Geschwindigkeit und Abenteuer auf See erzählbar – die reibungslos wellenzerpflügenden Dampfer aus Dublin sind Verne folgerichtig auch kaum eine Zeile wert.

So kann der Selbstverzehr der *Henrietta* zum einen durchaus im Sinne einer globalen »ekstatischen Hyperkonnektivität« (128^{ff} 75) gelesen werden, als Etappensieg des metallenen Dampfers über den hölzernen Segler, als »Verheizung« des spezifischen Verkehrsmittels zugunsten der Maschine, als Sichtbarmachen der aller Bewegung und Geschwindigkeit zugrunde liegenden gestaltlosen, abstrakten, globalen Rotationsenergie, die Fogg immer von neuem zu verwandeln versteht. Darüber hinaus aber zeigt der diskursive Kontext, dass in der hybriden *Henrietta* zwei Schiffe ein Rennen gegeneinander bestreiten, das zugleich die poetologische Dimension im spannungsvollen Nebeneinander von Dampf- und Segelschiff offenbart: Steht das eine mit Schornstein und Rad für das kapitalistische Potential, territorial unabhängige Energien global in Zirkulation zu bringen, zeigen die Wellen- und Segelgebirge des anderen, wie der angeheizte Warenverkehr das spezifische, heroische Imaginäre der Seefahrt in gesteigerter Form freisetzt. In dem Maße, in dem die *Henrietta* durch die eigene Maschine abgetakelt wird, takelt Verne seine Texte seefahrerisch auf. Implizit wie bei der *Henrietta* oder explizit wie beim Segelschlitten erscheint so jede seiner Seefahrten »erstaunlich gut mit Segeln ausgerüstet« (»prodigieusement voilé«, ATW, Kap. 31, 255), in der Fülle der nautischen Bilder bis hin zur Fülle des nautischen Vokabulars. Zugleich allerdings verheizt Vernes beschleunigtes Erzählen die nautischen Narrative als bloße Bruchstücke des seefahrerischen Abenteuers. So wie Fogg die zirkulierenden Energien in der *Henrietta* kurz Schiffsgestalt annehmen lässt, um sie anschließend zu verbrennen, ruft Verne das Abenteuer zur See nur noch als narrative Energiequelle ab, verbrennt er die Fülle des diskursiven Materials im Episodischen. Mehr als eine Kritik am thermodynamischen Optimismus der Epoche formuliert der Selbstverzehr der *Henrietta* die erzählerische Konsequenz aus einer globalen Zirkulation von Energien und Narrativen: Schiffsromantik kann keine großen Erzählungen mehr tragen, aber sie wird zur konsumierbaren Episode des Abenteuerromans.

77. Unter Dampf und Segel

»[...] Die auffallend häufige Paarung von hochgetakelten Segelyachten und Dampfschiffen auf zeitgenössischen Gemälden macht über die real existierende Konkurrenz der beiden Schiffstypen hinaus deutlich, dass sie ein Verhältnis narrativer Dialektik miteinander eingehen: Das Segelschiff dient hier gleichsam als narrativer Gestaltgeber für das Dampfschiff, dessen thermodynamische Signifikanten Schornstein, Rauch und Rad im Gegensatz zum Segel weder eine Semantik der Geschwindigkeit noch eine des Heroismus aufnehmen können. Erst die Präsenz einer Segelyacht – und sei es im Hintergrund – macht den Raddampfer, dem mit den Segeln sowohl die Körperlichkeit als auch die Transzendenz abhanden gekommen sind, als schnelles Schiff erkennbar. Umgekehrt gewinnt das Segelschiff im Kontrast zum Dampfer erst seine ganze symbolische Potenz, am Punkt seiner technischen Ablösung wird das Segel zum poetischen Zeichen des Schiffes schlechthin. [...]«


ULRIKE SPRENGER (Auszug aus  76)



Abb. 1: James E. Buttersworth, Steam Sailor *San Salvador* (ca. 1866).

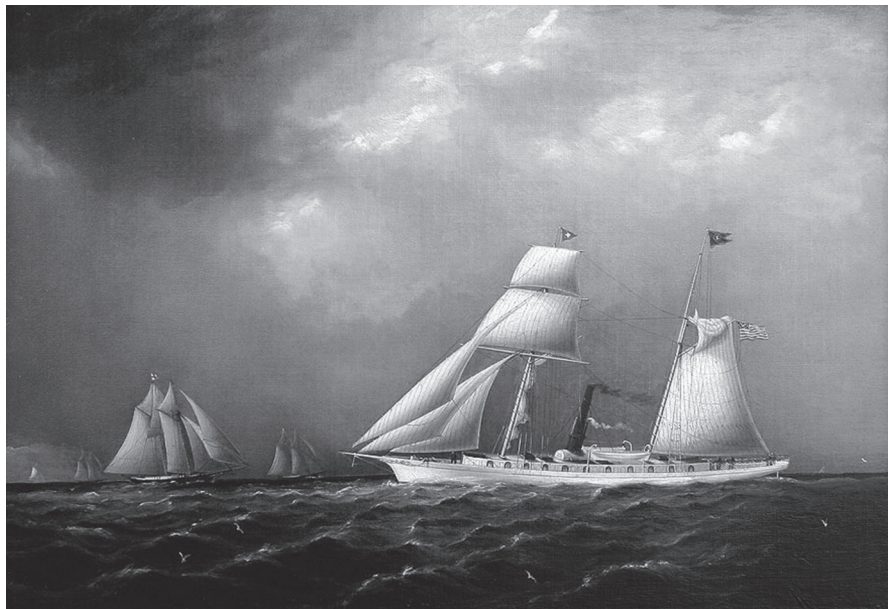


Abb. 2: James E. Buttersworth, American Steam-Sail Yacht *Emily* at Sea with Four Schooners Off Bow (ca. 1878).



Abb. 3: James E. Buttersworth, Cutter Yacht *Alarm*, Royal Yacht Squadron (1841?).

78. Gaslampen im Kopf. Die Explosion der *Henrietta* in der Theaterfassung von *In 80 Tagen um die Welt*

JÖRG DÜNNE

Geoindex: Vor Liverpool

Wenn es zutrifft, dass Jules Vernes Romane nach dem Prinzip thermodynamischer Maschinen funktionieren (☞ 45 in Anschluss an Serres 1975a), ist dieses Prinzip dann auch auf das Vernesche Theater übertragbar? Anders ausgedrückt: Basieren auch Vernes Bühnenfassungen seiner Romane auf geschlossenen Energiekreisläufen, die sich, nicht zuletzt dank des von außen eingespeisten Geldes, selbst erhalten und verstärken? Vernes Theaterstücke sind in mindestens ebenso starkem Maß wie seine Romane vom Einsatz thermodynamischer Maschinen geprägt, die als Teile der Inszenierung zu den Hauptattraktionen des in Paris über alle Maßen populären Boulevardtheaters gehören. Die These der folgenden Überlegungen lautet jedoch, dass die Theaterfassungen der außergewöhnlichen Reisen bei Verne nicht so sehr die Erfüllungen als vielmehr die spektakulären Unterbrechungen thermodynamischer Kreisläufe aufgreifen, dass sie also vor dem Hintergrund einer katastrophischen Energetik operieren und eher die Unfälle als die funktionierenden Netzwerke des Weltverkehrs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Blick nehmen.

Vergleicht man die bekannteste Theaterfassung von *In 80 Tagen um die Welt* von Jules Verne und Adolphe d'Ennery (D'Ennery/Verne 1881; vgl. zum Überblick über die verschiedenen Fassungen ☞ 58) mit dem Roman im Hinblick auf die Frage nach der Herausbildung von Weltnetzwerken, so stellt man zunächst einmal eine deutliche Reterritorialisierung der Theaterhandlung fest: Über weite Strecken der Handlung des Stücks spielen die auf der Bühne präsentierten Tableaus ausschließlich an Land, wobei jede Weltregion weitgehend auf ein Tableau reduziert wird. Die Seestücke und Fahrtszenen, die die Bewegung der Verkehrsmittel selbst zum Gegenstand haben, scheinen dagegen zunächst in den Hintergrund zu treten, und sei es nur aus Gründen der schwierigen Inszenierbarkeit von Reisebewegung auf der Bühne. Wenn Verkehrsmittel Teil des Bühnenbilds werden, wie das Dampfschiff in Suez, der Elefant in Indien oder die Eisenbahn bei Fort Kearney, so geschieht dies bis fast zum Ende des Stücks stets aus der Außenperspektive, bei der der Zuschauer eine statische Beobachterrolle einnimmt, die bestenfalls Verkehrsmittel auf der Bühne erscheinen oder von ihr verschwinden sieht, nie aber selbst Teil ihrer Bewegung wird.

Transportmittel sorgen über weite Strecken der Bühnenversion von *In 80 Tagen um die Welt* für die handlungslogisch angedeutete Verbindung zwischen den einzelnen Tableaus, die aber selbst immer an Land bzw. im Ruhezustand spielen – das

Stück unterbricht also die Konnektivität und damit auch die Zugehörigkeit der zur Aufführung gebrachten Reise zur verkehrstechnischen Anschlusslogik in recht konventioneller Weise. Ausgespielt werden dagegen auf der Bühne exotische Tableaus aus fernen Ländern, in denen das Reisen ins Stocken kommt: Neben der Rettung Mrs. Aoudas ist hierfür eine stellvertretend für den gesamten südostasiatischen Raum eingefügte Schiffbruch-Episode auf Borneo besonders aufschlussreich, wo ein Höhlenabenteuer in einer Schlangengrotte in das Handlungssyntagma eingebaut wird, das sich in einer musikalischen Schlangenbeschwörung und in einem gattungstypischen Ballett auflöst. Die Reisenden des Stücks werden also im Idealtypus eines geschlossenen Raums gezeigt, während sich im Roman die Reisenden auf dem Segelschiff *Tankadère* mit den Unbilden des Hochseewetters herumschlagen – weiter kann man sich kaum von der narrativen Konnektivitätsphantasie des Romans entfernen, wobei man zur ›Ehrenrettung‹ von Phileas Fogg als mobiler Gestalt hinzufügen muss, dass er, anders als die Frauenfiguren des Stücks, nicht mit in der Höhle eingeschlossen ist, sondern sich in der Zwischenzeit in der nächsten Stadt um die Sicherung des Anschlusses kümmert – dies findet aber jenseits der Bühne statt.

Doch es gibt eine gewichtige Ausnahme von diesem kinetophoben Strukturprinzip des Stücks, und das ist die Überfahrt von New York nach Liverpool auf der *Henrietta*, deren Passagiere anders als im Roman auf der Bühne kurz vor der englischen Küste Schiffbruch erleiden. Mit dem Schiff, dessen Inszenierung alle drei Tableaus des vierten Akts einnimmt, wird nicht nur die bis dahin dominierende Verortung der Handlung auf dem Land aufgegeben, sondern es hält auch die Thermodynamik in höchst ostentativer Form Einzug auf die Bühne: Die Bewegung wird selbst zum Tableau, allerdings in ganz anderer Form als in der Anschlusslogik der Romanhandlung. Auf der Bühne wird vielmehr der Unfall als die Kehrseite der produktiven Energietransformation ausgespielt, die Konnektivität sichert. Dies kündigt sich schon durch einen höchst verwunderlichen Traum Passepartouts an, der bekanntlich zu Hause vor seiner Abreise vergessen hat, den Gashahn abzudrehen: Passepartout ist zum Zeitpunkt seines Traums noch geschädigt von einem schweren Alkoholrausch in New York, in den ihn Fix versetzt hat, um ihm das Geld seines Herrn zu entwenden (die Hongkonger Opiumhöhle ist im Stück also nach New York verlegt worden). Er träumt daraufhin von seiner in London weiterhin brennenden Gaslampe – ein Szenario, aus dem sich eine thermodynamische Operationskette ganz eigener Art ergibt:

In meinem Traum sah ich mein Gaslicht länger werden und das Feuer immer heller und größer brennen. Plötzlich höre ich einen wütenden Wind pfeifen, und da ich dummerweise das Fenster offen gelassen habe, sehe ich, wie die vom Wind bewegten Mousselinvorhänge in Wellenbewegungen versetzt und weggeweht werden, bis sie sich über mein schreckliches Gaslicht ausbreiten, das sie in Flammen setzt. Die brennenden Vorhänge stecken alle Möbel in Brand, die Möbel die Holzvertäfelung, die

Holzvertäfelung das Haus, das Haus wiederum zündet das Stadtviertel an, und als ich schließlich erwachte, brannte ganz London auf meine Kosten! (D'Ennery/Verne 1881, 104)

Passepartout, der seine Traumerzählung mit den Worten einleitet, er habe die ganze Nacht lang »seine Gaslampe im Kopf gehabt« (ebd.), stellt sich im Rahmen dieser Logik metonymischer Eskalation einen Großbrand Londons vor, verursacht durch das Gas, das aus seinem Gashahn strömt: Ein gewaltiges Reservoir an Energie und an Geld, so Passepartouts Horrorszenario, verpufft dabei auf einen Schlag: Mit der Zerstörung Londons wäre letztlich sogar die Grundlage der Reise, auf der Passepartout sich mit Fogg gerade befindet, nämlich die Wette hinfällig. Doch während Passepartouts Phantasie von der Zerstörung seines Zuhauses nichts als ein böser Traum bleibt, tritt die kurz darauf folgende, wenn auch episodisch bleibende Katastrophe als bühnentechnisch umgesetzte Realität der Fiktion auf und kann vom Zuschauer mit genüsslichem Schaudern miterlebt werden. Anders als im Roman wird der Kessel der *Henrietta* in der Bühnenfassung nämlich mit den Trümmern des Schiffs nicht nur be-, sondern sogar überheizt. Dieses Szenario scheint geradewegs der katastrophischen Phantasie Passepartouts entsprungen, der auch im 17. Kapitel des Romans angesichts des durch die Ventile der *Rangoon* entweichenden Drucks in Rage gerät:

»Diese Ventile haben nicht genügend Dampf!«, schrie er. »Wir kommen nicht voran! Das sieht diesen Engländern mal wieder ähnlich! Wären wir auf einem amerikanischen Schiff, dann würde vielleicht alles explodieren, aber wenigstens ginge es schneller!« (ATW, Kap. 17, 132)

Genau die von Passepartout im Roman ersehnte amerikanische Methode zur Erhöhung des Kesseldrucks wird nun in der Bühnenfassung vorgeführt – die Konsequenzen, die den katastrophischen Höhepunkt der Inszenierung des Stücks darstellen, werden im Nebentext folgendermaßen beschrieben:

Matrosen steigen auf den Dampfkessel und belasten die Ventile mit schweren Spieren. Die Bewegung der Maschine wird schneller und der Balancier hebt und senkt sich mit erschreckender Geschwindigkeit. In diesem Moment schießen ein riesiger Dampfstrahl und eine Stichflamme zum Himmel. Schreckliche Detonation. Der Dampfkessel explodiert und seine Stücke fliegen nach links und rechts. Der Schornstein zerbricht inmitten von Dampfwirbeln. Die Maschine bleibt stehen, ein Teil des Decks fliegt in die Luft. Mehrere Personen fallen zu Boden – allgemeiner Aufschrei. (D'Ennery/Verne, 121)

Die plötzliche Explosion ist die Form, in der die Thermodynamik auf die Bühne kommt (☞ 79) – als Unterbrechung der Handlungslogik ebenso wie als Unterbre-

chung der Konnektivität. Nicht die Beschleunigung ist die Domäne des theatri-schen Tableaus im »grand spectacle« (dies bleibt dem Bewegungsbild des Kinos vorbehalten, sobald es sich von der Tradition des Tableaus, das seine Anfänge noch prägt, löst), sondern die katastrophische Überführung von exzessiver Beschleunigung in den Unfall als spektakulärem Höhepunkt. Erst der Unfall erlaubt die Verarbeitung der Thermodynamik mit den Mitteln des theatri-schen Tableaus, lässt Bewegung in Stillstand umschlagen. Bezeichnenderweise explodiert die *Henrietta* innerhalb der Drei-Meilen-Zone vor der Küste von Liverpool, was es im 13. Tableau Fix erlaubt, Fogg nicht nur bewegungstechnisch, sondern auch juristisch festzusetzen, da die *Henrietta* in britischen Hoheitsgewässern gesunken ist: Der glatte Raum des Meeres wird also in eine reterritorialisierte Zone überführt, die Thermodynamik manifestiert sich nicht als netzwerkartige Konnektivität, sondern als ihre katastrophische Unterbrechung, die paradoxerweise zu einer theatral präsentierbaren Stillstellung von Bewegung führt.

Auch wenn Passeurpartouts Gaslampe, die in seinem Kopf ganz London vernichtet und die Katastrophe des Schiffs eingeleitet hat, de facto längst von seiner künftigen Braut Margaret abgedreht worden ist, ist dieser Traum dennoch symptomatisch für eine komplette Bühnenästhetik: Die Versuchung der spektakulären Verschwendung von Energie, die sich in einer großen Explosion entlädt, ist in Vernes Maschinenphantasien nirgendwo präsenter als auf der Theaterbühne. Im Umkehrschluss lässt sich wohl auch behaupten, dass überall dort, wo Vernes Romane gegen die Logik der Konnektivität verstoßen, eine Form von Theatralität im Spiel ist, dass also in solchen Momenten die plötzliche Unterbrechung von Bewegung durch spektakuläre Tableaus auch Vernes narrative Texte affiziert.

Letztlich dürfte es wohl gerade die Wechselwirkung von kybernetischem Erzählen und theatraler Unterbrechung sein, dank derer das thermodynamische Zeitalter als spektakuläres Phänomen in die populäre Kultur des 19. Jahrhunderts eingeht – eine Spektakularität, die sich aus der Distanz ästhetisch genießen lässt, die aber dennoch ein unterschwelliges Bewusstsein für die Uneindämmbarkeit einer Energetik mit sich bringt, die nicht mehr auf stabile Gleichgewichtszustände zu bringen ist, sondern bestenfalls nur noch metastabil gesteuert werden kann.

79. Zum Untergang der *Henrietta* auf der Bühne

Die beiden Abbildungen zeigen zunächst eine stereoskopische Photographie von einer Aufführung der Theaterfassung von *In 80 Tagen um die Welt* im Châtelet-Theater zu Beginn des 20. Jahrhunderts (in der Abbildung ist vom 16. Tableau der Inszenierung die Rede, das dem 12. Tableau der Textfassung entspricht) – die Bildunterschrift der Photographie, die offensichtlich Teil einer größeren Serie ist, lautet: »10. Die Brücke des Dampfschiffs«. Im Zentrum der Szene sieht man die Maschine der *Henrietta*, die als Höhepunkt des folgenden Tableaus explodieren wird – der Schornstein und Teile der Maschine sind gemalte Kulisse, der davor angeordnete Balancier ist als beweglicher Teil der Bühnenaufbauten erkennbar.

Die zweite Abbildung zeigt im Vergleich dazu den Untergang der *Henrietta* (1878) in der Theaterfassung der Hetzel-Ausgabe von 1881 nach einem Stich von Léon Benett: Die durch das Sinken des Schiffs bereits leicht schräge Zentralachse des Bildes wird hier durch einen Masten gebildet, der noch auf die mechanische Tradition der Segelschiffahrt zurückverweist, im Gegensatz zu dem ganz im Zeichen des thermodynamischen Zeitalters stehenden Schornstein des Bühnenschiffs. Während Fogg als Kapitän noch versucht, das sinkende Schiff zu steuern, treiben andere Passagiere schon im Wasser. Im Hintergrund zeichnet sich aber bereits das rettende Festland mit seinem Leuchtturm ab.

JÖRG DÜNNE

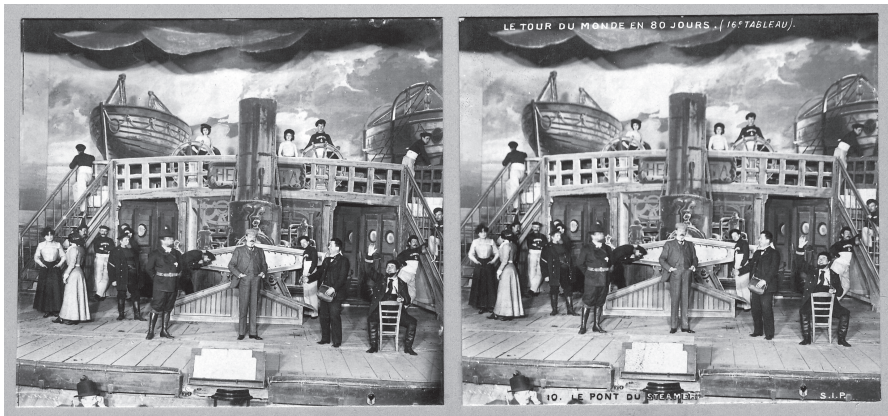


Abb. 1: Stereoskopische Photographie der Brücke der *Henrietta* in der Châtelet-Inszenierung von *In 80 Tagen um die Welt* (o.J., ca. 1905).

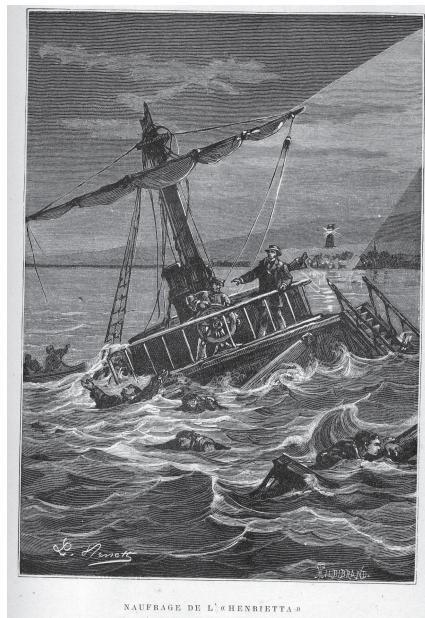


Abb. 2: Darstellung des Schiffbruchs der *Henrietta* durch Léon Benett in der Hetzel-Ausgabe des Stücks (1881).

80. Welt als Spiel. Syntaktik – Pragmatik – Semantik

ANDREAS MAHLER

Geo-/Kapitelindex: London, Euston/Savile Row (Kap. 36/37)

Die Welt ist Spiel. Sie ist Nachahmung, *mimicry*, mimetisches Begehren; sie ist Kräfteressen, Kampf, *agôn*; sie ist Rausch, Taumel, Schwindel, *ilinx*; sie ist Zufall, Kontingenz, Glück, *alea* (vgl. Caillois 1982, 18–46).

Jede Welt ist alle Spiele. Die Welt der *80 Tage* spielt *mimicry* im französischen Durchspielen von *Englishness* – wie in den Wachfiguren der Mme Tussaud (ATW, Kap. 2, 12); sie spielt *agôn* in der Verfolgungsjagd über die Kontinente – und in den durchgängig begleitenden Partien Whist, dem »schweigsamen Spiel« (ATW, Kap. 1, 8); sie spielt *ilinx* in den Tanzveranstaltungen auf der *Mongolia* – samt ihrer Absage aufgrund zu hohen Seegangs; vor allem aber spielt sie *alea*, Spiele des Zufalls und des Glücks, welche sich in der Weltumrundung des Phileas Fogg insgesamt sammeln als das »Aleatorische« seiner Unternehmung« (»l'alea« de son entreprise«, ATW, Kap. 5, 34, dt. Übersetzung modifiziert). Die Welt des *tour* ist der »Zufall« (»hasard«, *passim*), und der Zufall, wusste schon Balzac, »ist der größte Romancier der Welt« (Balzac 1976, 11). Des Reisenden aleatorisches ›Glück‹ ist der Zurückgebliebenen agonale Wette, und die Reise ist schon Wette selbst (☞ 3).

Syntaktik

Die Welt sind 80 Felder. *In 80 Tagen um die Welt* ist, sagen wir, ein Leiterspiel. Die Wette ist der Spielbeginn. »Ich wette hiermit um 20.000 Pfund Sterling gegen jeden, der möchte, dass ich in höchstens 80 Tagen um die Erde reisen werde, also in 1920 Stunden oder 115.200 Minuten. Nehmen Sie die Wette an?« ruft Phileas Fogg in den Reform Club, und ihm schallt entgegen: »Wir nehmen sie an« (ATW, Kap. 3, 25). Dies schafft das Brett: Es ist die Welt der Spielfigur. Doch Phileas Fogg reist nicht als *tour-iste*; er reist als glühend Glaubender an Zahlen: »Der Mann [...] reiste auch nicht, er beschrieb einen Kreis.« (»décrivant une circonférence«, ATW, Kap. 11, 67)

Die Welt des Phileas Fogg ist eine Linie. Sie liegt etwa rot (Eisenbahn) und grün (Schiff) – und manchmal gestrichelt weiß (Elefant, Schlitten) – gezeichnet auf dem Brett. Ihre Parameter sind Karte, Verkehrsmittel, Kursbuch. Hierin liegt ihre Syntaktik: die reine Relation zwischen den Elementen (vgl. Morris 1971, 417). Die Linie ist Produkt der Lokalisierungen der *National Geographic Society*, ihrer Verbin-

derung durch *Bradshaw's Continental Railway Steam Transit and General Guide* und der Berechnung durch den *Morning Chronicle*. In Summe ergibt dies den Spielparcours:

Von London nach Suez durch den Mont Cenis und über Brindisi, per Bahn und Dampfschiff	7 Tage
Von Suez nach Bombay, per Dampfschiff	13 "
Von Bombay nach Kalkutta, per Bahn	3 "
Von Kalkutta nach Hongkong (China), per Dampfschiff	13 "
Von Hongkong nach Yokohama (Japan), per Dampfschiff	6 "
Von Yokohama nach San Francisco, per Dampfschiff	22 "
Von San Francisco nach New York, per Bahn	7 "
Von New York nach London, per Dampfschiff und per Bahn	9 "
	<hr/>
Total	80 Tage
	(ATW, Kap. 3, 22)

Das ist das Spiel der Weltreise: Seine Knoten sind die Umsteigepunkte; seine Verbindungen die Fortbewegungsmittel; seine Aleatorik die Ereignisse der Hindernisse und Gratifikationen.

Die Spielfigur bewegt sich linear über die 80 Felder. Die Illusion des Spiels läuft in acht Schüben: (1) London – Suez: 7 Felder, (2) Suez – Bombay: 13, (3) Bombay – Kalkutta: 3, usw. Der Spielwürfel kennt drei Möglichkeiten: vier Seiten mit jeweils einer Eins, einmal die Null, einmal die Zwei. Bei der Zwei avanciert die Spielfigur und gewinnt einen Tag; bei der Null retardiert sie und verliert einen Tag; bei der Eins bleibt sie genau im Plan. Manchmal lässt sich, solange die Geldsumme reicht, die Null mit Einsatz wettmachen, etwa durch Stellung von Kaution wie im Prozess von Kalkutta (ATW, Kap. 15, 114). Entscheidend ist die Einhaltung der 80 Tage, das Verbleiben im wiederholt betonten »Regelwerk« (»règlement«, *passim*).

Pragmatik

Zentrale Spielfigur ist Phileas Fogg, »dieser rätselhafte Mensch, von dem man eigentlich nur wusste, dass er ein vollendeter Gentleman [...] war« (ATW, Kap. 1, 5, Übersetzung modifiziert), »ein stoischer Byron« (ebd.), »exzentrisch« (ATW, Kap. 1, 9), ungreifbar funktionale Figur: »weder [...] noch [...] keine« (*ni [...] ni [...] ni*, ATW, Kap. 1, 8). Phileas ist der Liebende, der Freund; Phileas aus Tarent ist unbekannterweise auf der Flucht; Phileas von Athen ist Geograph, Verfasser einer »allg[emeinen] Erdbeschreibung« (*Der Kleine Pauly*, Bd. 4, 737f.; vgl. den

Kommentar in ATW 2009a, 375, FN 3), selbst »einen Kreis beschreibend« (»*décrivait une circonférence*«). Fog(g) ist der Londoner Nebel. Der Nebelfreund steckt sesshaft mitten in ihm fest: »Phileas Fogg hatte London für eine lange Zeit nicht mehr verlassen« (ATW, Kap. 1, 8); zeitlich steckt er in einem strikt geregelten Tagesablauf: »was er tat, tat er mit [...] mathematischer Gleichförmigkeit« (»*mathématiquement*«, ATW, Kap. 1, 6); im Nebel des Kaum-Sprechens und Kaum-Sehens gibt es entsprechend »nichts geringer Kommunikatives als diesen Gentleman«. (ATW, Kap. 1, 6, Übersetzung modifiziert). Zudem ist Fogg aber auch William Perry Fogg, von 1868 bis 1871 weltweit verfolgter Weltreisender mit ständigem Bericht im *Cleveland Leader*, im Jahr 1872 in Buchform publiziert unter dem Titel *Round the World* (vgl. den Kommentar in ATW 2009a, 375, FN 4; ☞ 66).

Zentrum des Spiels ist London, der Nullmeridian. Phileas Fogg wohnt 7, Savil[]e Row (London: *sa ville*, »seine Stadt«). Seit 1870 ist passend in Haus N°. 1 die *Royal Geographic Society*. Schon in Foggs Nähe befindet sich die Welt der Karten und der Zahlen. Als solches charakterisiert ihn – »*mathématiquement*« – auch der Text: »niemand kannte sich auf der Weltkarte besser aus als er« (ATW, Kap. 1, 6). Fogg ist ein impassibles Laufwerk, »akkurat und präzise wie ein Chronometer aus der Werkstatt von Earnshaw oder Leroy«, »die personifizierte Präzision«, er gehörte »zu jenen mathematisch exakten Menschen, die – niemals in Hast, doch stets bereit – mit ihren Schritten und Bewegungen sehr ökonomisch umgehen« (ATW, Kap. 2, 13). Er ist funktionale Spielfigur und still-beweglicher Spieler:

Auch muss festgehalten werden, dass bei Mr. Fogg die Freude am Spiel im Vordergrund stand, nicht der Gewinn. Ihm galt das Spiel als Herausforderung, als ein Kampf gegen ein Hindernis, das ihm weder Bewegung noch große Ortsveränderungen abverlangte und das ihn niemals ermüdete, was seinem Wesen sehr entgegenkam. (ATW, Kap. 1, 8, Übersetzung modifiziert, im Original: *D'ailleurs, il faut le remarquer, Mr. Fogg jouait évidemment pour jouer, non pour gagner. Le jeu était pour lui un combat, une lutte contre une difficulté, mais une lutte sans mouvement, sans déplacement, sans fatigue, et cela allait à son caractère.* ATW 2009a, 34).

Auf diese Weise ist Phileas Fogg »Akteur«. Ein Akteur handelt nicht, er wird dazu gebracht, etwas zu tun (vgl. Latour 2010, 81ff., 374). Fogg durchläuft ein funktionales, konnektives Weltnetzwerk. »Dazu bringen« (»*faire faire*«) ist dessen Leitprinzip. Es ist die Welt, die Situationen schafft und die Akteure dazu bringt, aufgrund dieser zu agieren: sie stellt jeweils das Hindernis, die *difficulté*, als Basis für ein (Weltreise-)Handeln ohne Bewegung, ohne Ortsveränderung und ohne Ermüdung (»*sans mouvement, sans déplacement, sans fatigue*«) – für britisch unterkühlte Freude am Spiel (»*jouer pour jouer*«). Dies ist die Fortbewegung des *immutabile mobile*, die sich negierende Reise »im Vorübergehen« (»*par préterition*«; ☞ 23): Die Wette bringt den Sesshaften aufs Brett; der Würfel bringt ihn auf die Felder der Zirkumferenz; die Null bringt ihn zu semantischem Agieren.

Die Spielfigur zieht plangemäß Tag für Tag rund um die Welt: »Dann springe ich eben mit mathematischer Genauigkeit.« (»Je sauterai mathématiquement«, ATW, Kap. 3, 25) Sie wird begleitet von einem Helfer, einem Opponent (vgl. Lausberg 1990, 572f.). Foggs Diener Passepartout öffnet als *mutable mobile* linear die Wege, will stets die Zwei, riskiert zuweilen auch die Null (etwa in Bombay beim Betreten der Hindupagode oder in der Opiumhöhle von Hongkong; ATW, Kap. 10, 64; Kap. 19, 142); die zyklische Klette Fix will als *mutable immobile* die Null bis hin zur Annullierung, sucht bis zum 180. Längengrad rückwärts, von da ab vorwärts, Wege, wo es geht, zu schließen.

Der erzählte Roman ist ein konkreter Spielverlauf. Seine Handlung sind die wetteinlösenden, wettverhindernden regelabweichenden Ereignisse: der Wurf der Zwei, der Null, ihre Kompensation. Hierin liegt die individuelle Spielpragmatik: die Relation zwischen den Elementen und Fogg als handelnder Figur, die Relation der Felder und der Züge. Im ersten Abschnitt absolviert Fogg 7 Felder in 7 (eigentlich $6\frac{1}{2}$) Zügen (ATW, Kap. 7, 45); diesen latenten Vorsprung vergrößert er real bis Bombay (20 in 18); er verliert ihn durch das fehlende Eisenbahnstück zwischen Kholby und Allahabad (ATW, Kap. 11, 73) samt der Rettung Aoudas (23 in 23); er braucht zwischen Kalkutta und Hongkong durch einen Sturm einen Zug mehr, bekommt aufgrund der Kesselreparatur der *Carnatic* doch noch fast den Anschluss (ATW, Kap. 18, 137), den er durch Passepartouts Drogenrausch allerdings verpasst (36 in 37); alternativ kommt er über Shanghai rechtzeitig nach Yokohama (42 in 42) und reist sodann, schon auf dem rechten Schiff, weiter weitgehend ereignislos über den Pazifik nach San Francisco, das er am 3. Dezember (ATW, Kap. 24, 195) wieder ganz im Plan erreicht (64 in 64); der Angriff der Sioux kostet ihn 20 Stunden (ATW, Kap. 29, 240) und in New York den Anschluss nach England (71 in 71+20 Std.); umdirigiert, bringt ihn ein Lastschiff in der rechten Zeit nach Irland, sodann Zug und weiteres Schiff nach Liverpool, wo er von Fix doch noch in Haft genommen wird: am »80. Tag, 11 Uhr 40 vormittags« (ATW, Kap. 34, 281); befreit, erreicht Fogg schließlich London um 20 Uhr 50, »mit 5 Minuten Verspätung« (ATW, Kap. 34, 283), also an seinem 81. Tag (80 in 81). Das heißt: »Er hatte verloren.« (ATW, Kap. 34, 283)

Die Welt ist allerdings kein Brett, keine Spielfläche; sie ist eine Kugel (☉ 32). Die wilde Jagd geht von West nach Ost. Die Zeit verändert sich im Raum. Für Passepartout ist sie, wie seine Uhr zeigt, immer gleich. Für Fogg folgt sie vermeintlich der Syntaktik. Doch fehlt der Fläche eine Dimension. Der Weg nach Osten bringt pro Längengrad einen Gewinn von vier Minuten, der *tour du monde* dies dreihundertsechzig Mal. Das ist genau ein Tag, ein »unbewusst hinzugewonnener Tag« (80 in 81–1; ATW, Kap. 37, 298). »Hier bin ich, meine Herren« (ATW, Kap. 36, 194), steht folgerecht schließlich sekundengenau Fogg aleatorisch auf der Schwelle und gewinnt.

Semantik

Nichts anderes ist des Spiels Semantik, die Relation der Zeichen zur Bedeutung. In der Fläche heißt 80 Felder in höchstens 80 Zügen im Prinzip: Gewinnen; 80 Felder in mehr als 80 heißt: Verlust. Die Welt ist Spiel. Der *hasard* entscheidet über seinen Ausgang. Auf der dreidimensionalen, sich drehenden, zeitabhängigen *Weltkugel* ist es nach 81 Zügen, 80 Tagen und gut 300 Seiten – immer noch gewinnbringend – glücklich aus.

81. Jean Crepys Spiel *Le voyage du Monde* (1718)

Das Spiel *Die Weltreise durch die bedeutendsten Städte der Erde oder durch ein Spiel* (*Le voyage du Monde par les Villes les plus Considerables de la Terre ou par un jeu*) wurde 1718 von Jean Crepy in Paris herausgegeben. Der Spielplan, eine kolorierte Aquatinta-Radierung, ist 68,5 x 90 cm groß (vgl. Abb. 1). Es handelt sich um ein sehr frühes Weltreisenspiel, das die Grundregeln des Gänsespiels (vgl. Ciompi/Seville [o.J.] und D'Allemagne 1950) mit einem geographischen Thema kombiniert (vgl. Seville 2008). Die 78 Felder des *parcours* sind in zwei Spiralen am Rand des Spielplans entlang geführt. Jedes Feld trägt einen Städtenamen mit kurzer Beschreibung. Die Lauffelder rahmen eine Weltkarte, die aus zwei kreisförmig angelegten Projektionen besteht. Weitere Detailkarten zu europäischen Ländern verfeinern die geographischen Informationen.

Über der Weltkarte steht eine Vignette mit dem Titel des Spiels, flankiert von den in 11 Punkte unterteilten Spielregeln. Sie legen u.a. fest, unter welchen Bedingungen man Spielmünzen auf die Weltkarte oder die Felder des Spielplans legen muss. Außerdem soll bei mehr als drei Teilnehmern ein »Reiseführer« (*guide de voyage*) gewählt werden, der die Informationen zu Städten und Ländern vorliest und geographische Zusatzfragen stellt, mit denen man sich vom Einzahlen von Geld befreien kann. Im erweiterten Untertitel der Vignette wird die didaktische Funktion des Spiels hervorgehoben: »Man lernt mit der Weltkarte, auf der die Wege dieser Reise eingetragen sind, die Lage der Länder und der Städte kennen, ihre politische Zugehörigkeit und die Religion der Völker.« (»On apprend la situation des pais & des Villes, leur dependance & la Religion des peuples avec une Mappemonde ou les routes de ce Voyage sont marquées.«)

Die Farbmarkierung der verschlungenen Reiseroute wechselt mit den Kontinenten. Nach diesem Farbcode sind auch die Rahmen der Lauffelder koloriert. Der *parcours* startet in Paris, führt über Nord- und Südamerika, nach Asien und Afrika und erreicht nach einigen Windungen durch Ost-, Nord- und Südeuropa wieder Paris. Die Wege folgen erkennbar der Idee, möglichst viel von der Welt zu sehen, keiner Logik der schnellen Verbindung. Die Reise im Spiel ist unter ein Motto aus dem Korintherbrief gestellt, das links unten das erste Lauffeld rahmt: SIC CURRITE UT COMPREHENDATIS – so lauft, um zu begreifen.

STEFFEN BOGEN

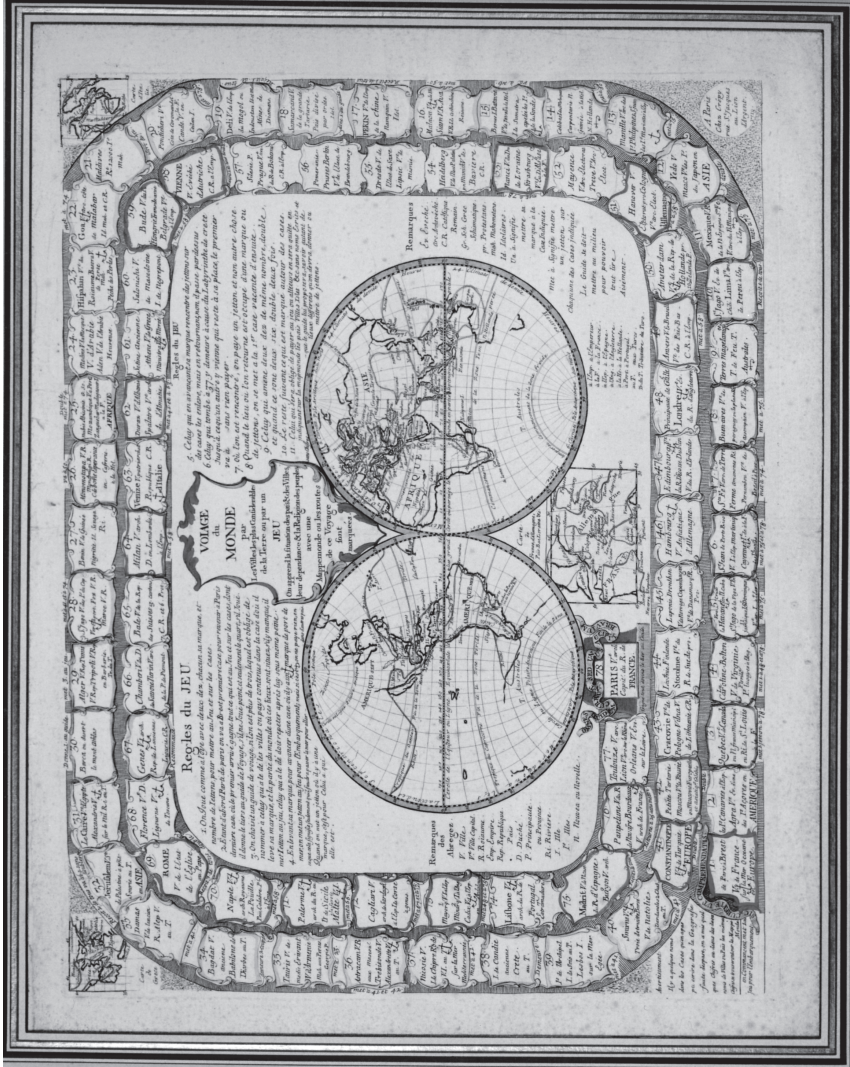


Abb. 1: Spielplan von Jean Crepys, *Le voiage du Monde* par les Villes les plus Considerables de la Terre ou par un jeu (1718).

Abbildungs- und Textnachweise

Aufgeführt sind die Quellen aller Abbildungen sowie von längeren zitierten, übersetzten oder wieder abgedruckten Texten. Bei allen hier nicht aufgeführten Texten handelt es sich um Originalbeiträge.

- II. (Einleitung zum Spiel): Abb. 1: Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum; Abb. 2: Stiftung Weimarer Klassik, Schiller-Haus, Graphischer Nachlass, Inventar-Nr. KHZ/03148; Abb. 3: Otto Robert Maier Verlag, OM(R) 1; Abb. 4 aus: Edward R. Tufte (1983): *The Visual Display of Quantitative Information*. Cheshire, Conn.: Graphics Press, 31 (zuerst in: Étienne-Jules Marey [1878]: *La méthode graphique dans les sciences expérimentales et principalement en physiologie et en médecine*. Paris: Masson, 20).
- Kap. 2: Abb. 1 und 2 aus: César Daly (1857): »Reform-Club. Club de la réforme (Londres)«. In: *Revue générale de l'architecture et des travaux publics* 15, 342–348.
- Kap. 4: Text aus: *Le Magasin Pittoresque* 38 (1870), 108.
- Kap. 5: Bei dem Beitrag handelt es sich um eine überarbeitete Fassung von Ausführungen aus dem ersten Kapitel von Markus Krajewski (2006): *Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Kap. 6: Abb. 1 aus: George Bradshaw (1878–1879): *Bradshaw's through Route Overland Guide to India, and Colonial Handbook [...]*. London u.a.: W.J. Adams & Sons, 2.
- Kap. 8: Frontispiz aus: Jules Verne (1873): *Le tour du monde en quatre-vingts jours*. Paris: Hetzel.
- Kap. 11: Abb. 1 aus: *Phare de Port-Saïd et du canal de Suez* (22. September 1888).
- Kap. 13: Screenshots aus Frank Coracis und Michael Andersons *Around the World in 80 Days* von Sven Pötting.
- Kap. 15: Abb. 1 von: <http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=18765>, Stuart Cameron (12.1.2013).
- Kap. 17: Abb. 1 aus: *The British Library Board* (Add. 41300, f.15). Verwendung mit freundlicher Genehmigung der *British Library*.
- Kap. 20: Textauszüge aus: Andrea Major (2007): *Sati: A Historical Anthology*. Oxford: Oxford University Press, 4f.
- Kap. 22: Textauszüge aus: Antoine Marin Lemierre (1780): *La Veuve du Malabar, ou L'Empire des coutumes, Tragédie représentée pour la première fois par les Comédiens François, le 30 Juillet 1770, & remise au théâtre le 29 Avril 1780*. Paris: Duchesne. / Eugène-Anatole de Valbezen (1857): *Les Anglais et l'Inde. Avec notes, pièces justificatives et tableaux statistiques*. Deuxième édition. Paris: Lévy, 182f.
- Kap. 25: Rowan Hamilton (ca. 1859/1860): *The Traveller's Dodecahedron*. © 2007 Hordern-Dalgety Collection. <http://www.puzzlemuseum.com> (15.1.2013).
- Kap. 27: Textauszug und Faksimile der Anzeige aus: Thomas Cook (2001/1873): *Letters from the Sea and From Foreign Lands. Descriptive Tour Round the World*. London: Routledge/Thoemmes Press, 52/106f.
- Kap. 29: Filmplakat zu *Die Reise um die Erde in 80 Tagen* (1818/19). Regie: Richard Oswald. Verwendung mit Genehmigung der Deutschen Kinemathek (Fotoarchiv, Sign.: G 1-00 159).
- Kap. 30: Abb. 1 aus: Jules Verne (1873): *Le tour du monde en quatre-vingts jours*. Paris: Hetzel, 81.

- Kap. 31: Textauszug aus: Henry Brett (1928): *White Wings. Founding of the Provinces and Old-Time Shipping. Passenger Ships from 1840 to 1885*, Bd. 2. Auckland: Brett Printing Company, 169.
- Kap. 33: Wiederabdruck aus: Michel Serres (1991): *Hermes oder die Kommunikation*. Aus dem Französischen von Michael Bischoff. Berlin: Merve, 291–299. Verwendung der (leicht modifizierten) Übersetzung mit freundlicher Genehmigung des Merve Verlags.
- Kap. 35: Textauszug aus: Georg Neumayer (1868): »Die Flaschenpost«. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen* 14, 99–100.
- Kap. 38: Textauszug aus: Ernst Behm (1877): »Geographischer Monatsbericht – Allgemeines«. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen* 23, 364.
- Kap. 40: Textauszug aus: Ernst Behm (1878/1879): »Geographischer Monatsbericht – Allgemeines«. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen* 24/25, 244/404.
- Kap. 42: Abbildung aus: *The Illustrated London News* (1869), Nr. 1562 (16. Oktober), 381. Quelle: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:ILN-Carnatik-Wreck.jpg> (30.12.2012).
- Kap. 44: Abb. 1: Library of Congress, <http://www.loc.gov/pictures/item/2009632870/> (30.12.2012); Abb. 2: Library of Congress, <http://www.loc.gov/pictures/item/2009632869/> (30.12.2012); Abb. 3: Library of Congress, <http://www.loc.gov/pictures/resource/cph.3g14322/> (30.12.2012).
- Kap. 46: Die Karte, auf die sich der Text bezieht und die auf der Titelseite des Buches sowie des Spiels verwendet wird, trägt den ausführlichen Titel: Hermann Berghaus (1871/72): *Chart of the World on Mercator's Projection containing the Lines of Oceanic Mail Steam Communication and Overland Routes, the international arial and submarine Telegraphs, and the principal tracks of Sailing vessels; showing some Continental surface characteristics, the Oceanic currents and important Deep-sea Soundings; with 25 additional Charts and Plans showing the general Currents of air, and the lines of equal magnetic Variation, the Tehuantepec, Honduras, Nicaragua, Panama, Darien, and Suez routes, several sea ports; the telegraphic and steam lines round the world*. Gestochen von Hermann Eberhardt, Ernst Kühn und Wilhelm Weiler. 6. Auflage. Gotha: Perthes. © Forschungsbibliothek Gotha/ Sammlung Perthes, 2012.
- Kap. 48: Text aus: Tiphaine Samoyault (2004): *La montre cassée*. Lagrasse: Verdier, 133–135. © Editions Verdier, 2004. Erstübersetzung aus dem Französischen mit freundlicher Genehmigung des Verlags.
- Kap. 50: Deutscher Text zuerst in: Jules Verne (2011): *In 80 Tagen um die Welt*. Übers. von Sabine Hübner. München: Deutscher Taschenbuch Verlag, 351–357. Verwendung der Übersetzung mit freundlicher Genehmigung von Volker Dehs.
- Kap. 51: Abb. 1/2 aus: Julio Cortázar (1967): *La vuelta al día en ochenta mundos*. México: Siglo XXI Editores, Bd. 1, 132/135.
- Kap. 52: Abbildung aus: Philippe Duboy (2000): »L'esprit nouveau: La villa nomade de Raymond Roussel«. In: *L'architecture d'aujourd'hui* 328, 75.
- Kap. 53: Abb.1 und 2 aus: Julio Cortázar/Carol Dunlop (1996/1983): *Los astronautas de la cosmopista o un viaje atemporal París – Marsella*. Madrid: Alfaguara, 57/84.
- Kap. 56: Peter Sloterdijk (1999): »Jules Verne und Hegel«. In: Ders. *Sphären II: Globen*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 836–841. © Suhrkamp Verlag; Wiederabdruck mit freundlicher Genehmigung des Suhrkamp Verlags.
- Kap. 59: Postkarte (o.J.) aus der Privatsammlung Volker Dehs, Verwendung mit freundlicher Genehmigung.
- Kap. 62: Abb. 1–13: © The Eadweard Muybridge Collection at Kingston Museum. Verwendung mit freundlicher Genehmigung.

- Kap. 64: Historische Textauszüge zu George Francis Train aus: Anon. (1904): »Train's Erratic Life«. In: *The Washington Post* (20. Januar), 11.
- Kap. 66: Originaltext aus: William Perry Fogg (1872): *Round the World. Letters from Japan, China, India, and Egypt*. Cleveland/Ohio: o.V., 7–13. Erstübersetzung aus dem Englischen.
- Kap. 68: Abb. aus Bertall [=Charles Albert d'Arnoeux] (1874): »Un whist, ou la manière de passer agréablement la soirée, sans trop se fâcher.« In: Ders.: *La Comédie de notre temps: études au crayon et à la plume*. Paris: Plon, Bd. 1. Quelle: http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Bertall_-_Le_whist_3.jpg (6.1.2013).
- Kap. 70: Abb. 1 und 2 aus: Giedion, Sigfried (1982/1948): *Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte*. Frankfurt am Main: Europäische Verlagsanstalt, Abb. 285a (S. 492) / Abb. 297 (S. 507).
- Kap. 72: Aus: Michel Serres (1974): *Jouvenances sur Jules Verne*. Paris: Minuit, 241–250. © Editions de Minuit, Erstübersetzung mit freundlicher Genehmigung des Verlags.
- Kap. 74: Abb. 1 und 2 aus: Jules Verne (1899): *Le testament d'un excentrique*. Paris: Hetzel, 170/321.
- Kap. 75: Abb. 1 und 2 aus: Adolf Stieler (1875): *Hand Atlas über alle Theile der Erde und über das Weltgebäude*. Gotha: Perthes, »Vereinigte Staaten Von Nord-Amerika in 6 Blättern«, hier Bl. 2 [Ausschnitt].
- Kap. 76: Abb. 1 aus der Privatsammlung von Ulrike Sprenger.
- Kap. 77: Abb. 1: http://en.wikipedia.org/wiki/File:San_Salvadore_James_Buttersworth.jpg (6.1.2013); Abb. 2: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/98/James_E._Buttersworth_-_American_Steam-Sail_Yacht_EMILY_at_Sea_with_Four_Schooners_Off_Bow.jpg (6.1.2013); Abb. 3: <http://www.artnet.de/artwork/426046122/883/james-edward-buttersworth-cutter-yacht-alarm-royal-yacht-squadron.html> (6.1.2013).
- Kap. 79: Abb. 1: Stereoskopische Photographie (o.J.) aus der Privatsammlung von Volker Dehs, Verwendung mit freundlicher Genehmigung; Abb. 2 aus: Jules Verne/Adolphe d'Ennery (1881): *Le tour du monde en 80 jours. Pièce en 5 actes et un prologue*. In: *Les Voyages au théâtre*. Paris: Hetzel, 120.
- Kap. 81: Abbildung aus: <http://www.giochidelloca.it/scheda.php?id=1180> (6.1.2013) (ursprüngl.: Waddesdon The Rothschild Collection).

Gesamtbibliographie

Jules Verne

- 1863: *Cinq semaines en ballon. Voyage de découvertes en Afrique par trois Anglais*. Paris: Hetzel. [=FWB]
- (1966): *Cinq semaines en ballon. Voyage de découvertes en Afrique par trois Anglais*. In: Ders.: *Ceuvres*, Bd. 1. Lausanne: Rencontre.
- (1876): *Fünf Wochen im Ballon. Bekannte und unbekannte Welten. Abenteuerliche Reisen von Julius Verne*, Bd. 9. Wien u.a.: Hartleben.
- 1864 (1979): »Edgard Poë et ses œuvres«. In: Ders.: *Textes oubliés (1849–1903)*. Paris: Union Générale d'Éditions, 111–153 [zuerst in: *Musée des familles. Lectures du soir* 31 (April), 193–208]. [=EP]
- 1865 (2009): *De la terre à la lune*. Paris: Le livre de poche. [=EZM]
- 1866 (1984): *Abenteurer des Kapitän Hatteras*. In: *Collection Jules Verne*, Bd. 2. Berlin: Pawlak. [=AKH]
- 1867–1868: *Les enfants du capitaine Grant*. Paris: Hetzel. [=KKG]
- (1968): *Die Kinder des Kapitäns Grant*. Übers. von Lothar Baier. Frankfurt am Main: Fischer.
- (1977): *Die Kinder des Kapitäns Grant*. Übers. von Walter Gerull. Zürich: Diogenes.
- 1869 (2006): *Vingt milles lieues sous les mers*. Paris: Le livre de poche. [=ZMM]
- (2003): *20.000 Meilen unter den Meeren*. Übers. von Martin Schoske. Frankfurt am Main: Fischer.
- 1870 (2003): *Autour de la lune*. Paris: Le livre de poche. [=RUM]
- 1871 (1978): *Une ville flottante*. Paris: Hachette. [=ESS]
- (2000): *Une ville flottante*. Paris: Librio.
- (1984): *Eine schwimmende Stadt*. Berlin: Pawlak.
- 1873: »Les méridiens et le calendrier«. In: *Bulletin de la Société de Géographie* 6, 423–428. [=MK]
- 1873: *Le tour du monde en quatre-vingts jours*. Paris: Hetzel. [=ATW]
- (2009a): *Le tour du monde en quatre-vingts jours*. Hg. von William Butcher. Paris: Gallimard.
- (2005): *Die Reise um die Welt in 80 Tagen*. Übers. von Manfred Kottmann. Frankfurt am Main: Fischer.
- (2009b): *Die Reise um die Welt in 80 Tagen*. Wien: Ueberreuter.
- (2011): *In 80 Tagen um die Welt*. Übers. von Sabine Hübner. München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- 1873 (2004) [mit Édouard Cadol]: *Le tour du monde en 80 jours. Pièce en quatre actes et seize tableaux*. In: *Bulletin de la Société Jules Verne* 152, 5–80.
- 1874 (1920): »Un drame dans les airs«. In: Ders.: *Le docteur Ox*. Paris: Hachette, 145–175. [=DL]
- 1876 (1977): *Michel Strogoff*. Paris: L'Ormeriaie. [=CC]
- (1877): *Der Courier des Czar*. Wien u.a.: Hartleben.
- 1876 (1986): *Un drama en México*. Übers. von Carlos Monsiváis. México D.F.: Hexágono. [=DM]

- 1877 (1967): *Hector Servadac. Voyages et aventures à travers le monde solaire*. In: Ders.: *Œuvres*, Bd. 15. Lausanne: Rencontre. [=RS]
- (1984): *Reise durch die Sonnenwelt*. Berlin: Pawlak.
- 1879 (1976): *Les cinq-cent millions de la Bégum*. Paris: L'Ormeriaie. [=FMB]
- (2010): *Les cinq cents millions de la Bégum*. Paris: Le livre de poche.
- (1881): *Die fünfhundert Millionen der Begum*. Wien u.a.: Hartleben.
- (1977): *Die Leiden eines Chinesen in China*. Übers. von Erich Fivian. Zürich: Diogenes. [=LCC]
- 1880 (1979): *La maison à vapeur*. Paris: L'Ormeriaie. [=DD]
- (1882): *Das Dampfhaus – Bekannte und unbekannte Welten. Abenteuerliche Reisen von Julius Verne*. URL: <http://www.zeno.org/Literatur/M/Verne,+Jules/Romane/Das+Dampfhaus> [nach der Ausgabe Wien u.a.: Hartleben] (29.08.2011).
- 1881 [mit Adolphe d'Ennery]: *Le tour du monde en 80 jours. Pièce en 5 actes et un prologue*. In: *Les Voyages au théâtre*. Paris: Hetzel, 1–143.
- 1886 (2010): *Robur-le-Conquérant*. Paris: Le livre de poche. [=RE]
- 1889 (1979): *Sans dessus-dessous*. Paris: L'Ormeriaie. [=KD]
- (1892): *Kein Durcheinander*. Wien u.a.: Hartleben.
- 1892 (1997): *Le château des Carpathes*. Paris: Le livre de poche. [=DK]
- 1892: *Claudius Bombarnac*. Paris: Hetzel. [=CB]
- (1894): *Claudius Bombarnac – Notizbuch eines Reporters. Bekannte und unbekannte Welten. Abenteuerliche Reisen von Julius Verne*, 62. URL: <http://www.zeno.org/Literatur/M/Verne,+Jules/Romane/Claudius+Bombarnac> [nach der Ausgabe Wien u.a.: Hartleben] (29.08.2011).
- 1897 (1984): *Die Eissphinx*. In: *Collection Jules Verne*, Bd. 72/73. Berlin: Pawlak. [=DE]
- 1899 (1971): *Le testament d'un excentrique*. In: Ders.: *Œuvres*, Bd. 44. Lausanne: Rencontres, 1–420. [=TE]
- (2005): *Le testament d'un excentrique*. Montréal: La Bibliothèque électronique du Québec (À tous les vents). URL: <http://www.scribd.com/doc/7310789/Jules-Verne-Le-testament-dun-excentrique> (10.05.2011).
- 1905 (1905) [mit Michel Verne]: *Der Leuchtturm am Ende der Welt*. Hamburg: Tredition. [=LEW]
- 1910 (1978) [mit Michel Verne]: »La journée d'un journaliste américain en 2889«. In: Ders.: *Hier et Demain. Contes et Nouvelles*. Paris: L'Ormeriaie, 494–511. [=LAJ]
- (1967): »Ein Tag aus dem Leben eines amerikanischen Journalisten im Jahre 2889«. In: Ders.: *Der ewige Adam*. Übers. von Erich Fivian. Zürich: Diogenes, 7–38.
- 1919 (1982) [mit Michel Verne]: *L'étonnante aventure de la mission Barsac*. Paris: L'Ormeriaie. [=EAB]
- (1978): *Das erstaunliche Abenteuer der Expedition Barsac*. Übers. von Eva Rechel-Mertens. Zürich: Diogenes.
- 1979: *Textes oubliés (1849–1903)*. Paris: Union Générale d'Éditions. [=VG]
- 1989 (1997): *Reise mit Hindernissen nach England und Schottland*. Wien: Paul Zsolnay. [=RH]
- 1994: *Paris au XXe siècle*. Paris: Hachette. [=PZ]
- (1996): *Paris im 20. Jahrhundert*. Übers. von Elisabeth Edl. Wien: Paul Zsolnay.
- 1999: *Correspondance inédite de Jules Verne et Pierre-Jules Hetzel (1863–1886)*, Bd. 1. Bearb. von Olivier Dumas, Piero Gondolo della Riva u. Volker Dehs. Genève: Slatkine. [=K]
- 2005: *Bekannte und unbekannte Welten. Das erzählerische Werk*. In: Wolfgang Thadewald (Hg.): *Digitale Bibliothek*, Bd. 105. Berlin: Directmedia. [=EW]

Weitere Texte

- Ahrens, Wilhelm (1901): *Mathematische Unterhaltungen und Spiele*. Leipzig: Teubner.
- Althoff, Wolfgang (1988): *Passagiere an Bord*. Rostock: Hinstorff.
- Anon. (1853): *London Clubs. Their Anecdotes and History. Private Rules and Regulations*. London: Henry Adams.
- (1866): »Feringhea, grand chef des Étrangleurs«. In: *Le Petit Journal*. URL: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32895690j/date1866> (8.1.2012).
- (¹¹1868): Art. »Thug«. In: *Brockhaus' Real-Encyclopädie*, Bd. 14. Berlin u.a.: Brockhaus, 545.
- (1870): »Le tour du monde en trois mois«. In: *Le Magasin Pittoresque* 38, 108.
- (1888): »Le tour du monde«. In: *Le phare de Port-Saïd et du canal de Suez* (September), o.S.
- (1890): »Ten Minutes' Talk With Citizen Train«. In: *The Pall Mall Gazette* (12. Mai), o.S.
- (1896): »Some famous ice yachts«. In: *New York Times* (7. März), o.S.
- (1904): »Train's Erratic Life«. In: *The Washington Post* (20. Januar), 11.
- (1919): »Die Reise um die Welt«. In: *Der Kinematograph* 641 (2. April).
- (1995): »Film-Kurier 1926« [Zitat]. In: Cinegraph – Hamburgisches Centrum für Filmforschung e.V. (Hg.): *Triviale Tropen. Exotische Reise und Abenteuerfilme aus Deutschland. 9. Filmbistorischer Kongress. Hamburg 21.–24. November 1995*. München: edition text und kritik, 31.
- Aristoteles (1857): »Peri Ouranou/Über das Himmelsgebäude«. In: Ders.: *Werke*. Griech./dt. Leipzig: Engelmann, Bd. 2, 16–271.
- (1979): »Meteorologie«. In: Ders.: *Werke*. Übers./hg. von Hellmut Flashar u.a. Berlin: Akademie Verlag, Bd. 12, 8–117.
- Ashton, John (1898): *The History of Gambling in England*. London: Duckworth.
- Auslin, Michael R. (2004): *Negotiating with Imperialism. The Unequal Treaties and the Culture of Japanese Diplomacy*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Bachtin, Michail M. (2008): *Chronotopos*. Übers. von Michael Dewey. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Balázs, Béla (2001): *Der Geist des Films*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Balibar, Françoise (⁴2006): »Énergie«. In: Dominique Lecourt (Hg.): *Dictionnaire d'histoire et philosophie des sciences*. Paris: Presses universitaires de France, 403–408.
- Balzac, Honoré de (1976): »Avant-Propos«. In: Ders.: *La Comédie humaine*. 12 Bde. Hg. von Pierre-Georges Castex. Paris: Gallimard (Bibliothèque de la Pléiade), Bd. 1, 7–20.
- Banerjee, Pompa (1999): »Burning Questions: Widows, Witches, and Early Modern European Travel Narratives of India«. In: *Journal of Medieval and Early Modern Studies* 29, 529–561.
- Barber, John (1998): »George Bradshaw«. In: *Lancashire Magazine*, o.S.
- Barthes, Roland (1982/1957): »Nautilus et Bateau ivre«, In: Ders.: *Mythologies*. Paris: Seuil (Points), 80–82.
- Bayly, Christopher A. (1996): *Empire and Information. Intelligence Gathering and Social Communication in India, 1780–1870*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Behm, Ernst (1877): »Geographischer Monatsbericht – Allgemeines«. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen* 23, 364.
- (1878): »Geographischer Monatsbericht – Allgemeines«. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen* 24, 244.

- (1879): »Geographischer Monatsbericht – Allgemeines«. In: *Petermanns Geographische Mittheilungen* 25, 404.
- Behringer, Wolfgang (1997): »Der Fahrplan der Welt. Anmerkungen zu den Anfängen der europäischen Verkehrsrevolution«. In: Hans-Liudger Dienel/Helmuth Trischler (Hg.): *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt am Main u.a.: Campus Verlag, 40–57.
- Belenky, Masha (2007): »From Transit to *transitoire* – The Omnibus and Modernity«. In: *Nineteenth-century French studies* 35, 408–421.
- Bergemann, Ulrike (2010): »Das Planetarische. Vom Denken und Abbilden des ganzen Globus«. In: Ulrike Bergemann/Isabell Otto/Gabriele Schabacher (Hg.): *Das Planetarische. Kultur – Technik – Medien im postglobalen Zeitalter*. München: Fink, 17–42.
- Bergemann, Ulrike/Isabell Otto/Gabriele Schabacher (Hg.) (2010): *Das Planetarische: Kultur – Technik – Medien im postglobalen Zeitalter*. München: Fink.
- Berghaus, Hermann (1871/72): *Chart of the World on Mercator's Projection* [...]. Gestochen von Hermann Eberhardt, Ernst Kühn und Wilhelm Weiler. 6. Auflage. Gotha: Perthes.
- (1868): *Bemerkungen zu Berghaus' Chart of the World*. Gotha: Perthes.
- (1876): *Bemerkungen zu Berghaus' Chart of the World*. Gotha: Perthes.
- Bertall [=Charles Albert d'Arnoux] (1874): *La Comédie de notre temps: études au crayon et à la plume*, Bd. 1. Paris: Plon.
- Betts, Christopher (1997): »Constructing Utilitarianism: Montesquieu on Suttée in the *Lettres persanes*«. In: *French Studies: A Quarterly Review* 51, 19–29.
- Beyrer, Klaus (1985): *Die Postkutschenreise*. In: *Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen*, Bd. 66. Tübingen: Tübinger Vereinigung für Volkskunde e.V.
- Bickers, Robert (1998): »Shanghaiers: The Formation and Identity of the British Service Community in Shanghai 1843–1937«. In: *Past & Present* 159, 161–211.
- Biggs, Norman L./Edward Keith Lloyd/Robin James Wilson (1977): *Graph Theory, 1736–1936*. Oxford: Clarendon Press.
- Blackstone, William (1765–69): *Commentaries on the Laws of England*, Bd. 4. Oxford: University of Chicago Press.
- Blaise, Clark (2002): *Time Lord. Sir Sandford Fleming and the Creation of Standard Time*. New York: Vintage.
- Blumenberg, Hans (1981): »Lebenswelt und Technisierung unter Aspekten der Phänomenologie«. In: Ders.: *Wirklichkeiten, in denen wir leben*. Stuttgart: Reclam, 7–54.
- (1998): *Paradigmen zu einer Metaphorologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bogen, Steffen (2011): »Zwischen innen und außen. Für eine Pragmatik des Diagrammatischen«. In: Richard Heinrich u.a. (Hg.): *Image and Imaging in Philosophy, Science, and the Arts*, Bd. 2. Frankfurt am Main u.a.: Ontos, 229–248.
- Borges, Jorge Luis (1975/1951): »Kafka y sus precursors«. In: Ders.: *Obras completas*, Bd. 2. Hg. von C. V. Frías. Buenos Aires: Emecé, 88–90.
- Bradshaw, George (1878–1879): *Bradshaw's through Route Overland Guide to India, and Colonial Handbook; Manual for Travellers in Egypt, Turkey, Persia, and India; The Australian Settlements and New Zealand; China, Japan, The Cape, and Mauritius; VIA the Isthmuses of Suez and Panama, and the American Overland Railway*. London u.a.: W.J. Adams & Sons.
- Breidbach, Olaf (2011): »Kartenspiele«. In: Steffen Siegel/Petra Weigel (Hg.): *Die Werkstatt des Kartographen. Materialien und Praktiken visueller Welterzeugung*. München: Fink, 259–284.
- Brett, Henry (1928): *White Wings. Founding of the Provinces and Old-Time Shipping. Passenger Ships from 1840 to 1885*, Bd. 2. Auckland: Brett Printing Company.

- Brown, Mark (2003): »Ethnology and Colonial Administration in Nineteenth-Century British India: The Question of Native Crime and Criminality«. In: *The British Journal for the History of Science* 36/2, 201–219.
- Brown, Richard Maxwell (1994/1991): *No Duty to Retreat. Violence and Values in American History and Society*. Norman: University of Oklahoma Press.
- Buisine, Alain (1974): »Un cas limite de la description: L'énumération. L'exemple de Vingt mille lieues sous les mers«. In: Philippe Bonnefis/Pierre Reboul (Hg.): *La description. Nodier, Sue, Flaubert, Hugo, Verne, Zola, Alexis, Fénéon*. Lille: Éditions Universitaires, 81–102.
- (1980): »Machines et énergétique«. In: François Raymond (Hg.): *Jules Verne 3: machines et imaginaire*. Paris: Minard, 25–51.
- Büttner, Nils (2000): *Die Erfindung der Landschaft: Kosmographie und Landschaftskunst im Zeitalter Bruegels*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Butcher, William (1995): »Introduction«. In: Jules Verne: *Around the World in Eighty Days*. Übers. und hg. von William Butcher. Oxford: Oxford University Press, o.S.
- (2009): »Préface«. In: Jules Verne: *Le Tour de monde en quatre-vingts jours*. Hg. von William Butcher. Paris: Gallimard, 7–26.
- Butor, Michel (1964): *Éssais sur les Modernes*. Paris: Gallimard.
- Caillois, Roger (1960/1958): *Die Spiele und die Menschen. Maske und Rausch*. Stuttgart: Schwab.
- (1982/1958): *Die Spiele und die Menschen. Maske und Rausch*. Übers. von Sigrid von Massenbach. Frankfurt am Main/Berlin/Wien: Ullstein.
- Cardwell, D.S.L. (1989/1971): *From Watt to Clausius – The Rise of Thermodynamics in the Early Industrial Age*. Ames: Iowa State University Press.
- Carnot, Lazare (1786): *Essai sur les machines en général*. Dijon: Defay.
- Carnot, Sadi (1872): »Réflexions sur la puissance motrice du feu et sur les machines propres à développer cette puissance«. In: *Annales Scientifiques de l'É.N.S.* 2^e série/1, 393–457. URL: http://www.numdam.org/item?id=ASENS_1872_2_1_393_0 (12.03.2012).
- Carnot, Sadi/Rudolf Clausius/Robert Mayer (2009): *Betrachtungen über die bewegende Kraft des Feuers: Die Mechanik der Wärme. Über die bewegende Kraft der Wärme*. Frankfurt am Main: Wissenschaftlicher Verlag Harri Deutsch.
- Carroll, John M. (1999): »Chinese Collaboration in the Making of British Hong Kong«. In: Ngo Tak-wing (Hg.): *Hong Kong's History. State and Society under Colonial Rule*. London/New York: Routledge, 13–29.
- Castelnau, Francis de (1851): *Renseignements sur l'Afrique centrale et sur une nation de Niam-Niam ou »hommes à queue« qui s'y trouverait, d'après les nègres du Soudan*. Paris: Bertrand.
- Cazaux, Jean Louis (2003): *Du Senet au Backgammon – Les jeux de parcours*. Paris: Chiron.
- Certeau, Michel de (1990/1980): *L'Invention du quotidien I. Arts de faire*. Paris: Gallimard.
- (1988): *Kunst des Handelns*. Übers. von Ronald Vouillé. Berlin: Merve 1988.
- Cervantes Saavedra, Miguel de (1961/1605–1615): *Leben und Taten des scharfsinnigen Edlen Don Quixote von la Mancha*. Gütersloh: Bertelsmann Lesering.
- Giompi, Luigi/Adrian Seville (o.J.): »Giochi dell'Oca e di percorso«. URL: <http://www.giochidelloca.it> (16.10.2012).
- CIVD (2012): »Marktzahlen«. URL: <http://www.civd.de/caravaning/marktzahlen/deutschland-reisemobile/> (15.4.2012).
- Chambers, Ross (1996): »Phileas Fogg's Colonial Policy«. In: Graham Falcone/Mary Donaldson-Evans (Hg.): *Kaleidoscope. Essays on Nineteenth Century French Literature in*

- Honor of Thomas H. Goetz*. Toronto: Centre d'Études Romantiques Joseph Sablé, 131–144.
- Chatterjee, Amal (1998): *Representations of India 1740–1840. The Creation of India in the Colonial Imagination*. Basingstoke: Macmillan.
- Chelebourg, Christian (2005): *Jules Verne. La science et l'espace. Travail de la rêverie*. Paris/Caen: Lettres Modernes Minard.
- Chesneaux, Jean (2001/1971): *Jules Verne – Un regard sur le monde*. Paris: Bayard.
- Chevalier, Michel (1836–1837): *Lettres sur l'Amérique du Nord*. 2 Bde. Paris: Gosselin.
- Clamen, Michel (2005): *Jules Verne et les sciences*. Paris: Belin.
- Clapeyron, Émile (1834): »Mémoire sur la puissance motrice de la chaleur«. In: *Journal de l'École Polytechnique* 14, 153–190.
- Cocteau, Jean (1951/1936): *Mon premier voyage (Tour du monde en 80 jours)*. In: Ders.: *Ceuvres complètes de Jean Cocteau*, Bd. 11. Genève: Marguerat.
- (2009/1936): *Tour du monde en 80 jours. Mon premier voyage*. Paris: Gallimard Imaginaire.
- Compère, Daniel (1991): *Jules Verne écrivain*. Genève: Droz.
- (2006): »En train avec Jules Verne«. In: Gabrielle Chamarat/Claude Leroy (Hg.): *Feuilles de rail – Les littératures du chemin de fer*. Paris: Paris-Méditerranée, 106–118.
- Cook, Thomas (2001/1873): *Letters from the Sea and From Foreign Lands. Descriptive of a Tour Round the World*. London: Routledge/Thoemmes Press.
- Cortázar, Julio (1967): *La vuelta al día en ochenta mundos*. 2 Bde. México: Siglo XXI Editores.
- Cosgrove, Denis (2001): *Apollo's Eye. A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*. Baltimore/London: Johns Hopkins University Press.
- D'Allemagne, Henry-René (1950): *Le noble jeu de l'oie en France, de 1640 à 1950*. Paris: Gruend.
- Daly, César (1857): »Reform-Club. Club de la réforme (Londres)«. In: *Revue générale de l'architecture et des travaux publics* 15, 342–348.
- Darwin, John (2009): *The Empire Project. The Rise and Fall of the British World-System. 1830–1970*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Daston, Lorraine (2003): »Die kognitiven Leidenschaften: Staunen und Neugier im Europa der frühen Neuzeit«. In: Dies.: *Wunder, Beweise und Tatsachen. Zur Geschichte der Rationalität*. Frankfurt am Main: Fischer, 77–97.
- D'Aurevilly, Barbey (1973): »Le Dessous des cartes d'une partie de whist«. In: Ders.: *Les Diaboliques*. Paris: Gallimard, 171–222.
- Dehs, Volker (2005a): *Jules Verne – Eine kritische Biographie*. Düsseldorf: Artemis & Winkler.
- (2005b): »Un drame ignoré: l'odyssée du *Tour du monde en quatre-vingts jours*«. In: *Australian Journal of French Studies* 42, 329–339.
- (2009): »Nachwort«. In: *Jules Verne: In 80 Tagen um die Welt*. München: Deutscher Taschenbuch Verlag, 307–317.
- Delank, Claudia (2000): »Japanbilder – Bilder aus Japan. Yokohama-Photographie in der ostasiatischen und europäischen Bildtradition des 19. Jahrhunderts«. In: Walter Gebhardt (Hg.): *Ostasienrezeption zwischen Klischee und Innovation. Zur Begegnung zwischen Ost und West um 1900*. München: Iudicium, 255–275.
- Deleuze, Gilles/Félix Guattari (1980): *Mille plateaux. Capitalisme et schizophrénie*, Bd. 2. Paris: Minuit, 592–625.
- (2005/1980): *Tausend Plateaus. Kapitalismus und Schizophrenie*. Berlin: Merve.

- Der Kleine Pauly. Lexikon der Antike* (1979). Hg. von Konrat Ziegler/Walther Sontheimer. München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Derounian-Strodla, Kathryn Zabelle/James Arthur Levernier (1993): *The Indian Captivity Narrative, 1550–1900*. New York: Twayne.
- Despoix, Philippe (2004): »Europäische Techniken der Erdvermessung. Astronom, Uhrmacher, Entdecker und die Frage nach dem Längengrad«. In: Ders./Justus Fetscher (Hg.): *Cross-Cultural Encounters and Constructions of Knowledges in the 18th and 19th Century*. Kassel: Kassel University Press, 107–143.
- Diesbach, Ghislain de (2000): *Le tour de Jules Verne en 80 livres*. Paris: Perrin.
- Dinklage, Ludwig (1936): *Ozean-Wettfahrten, 70 Jahre Transatlantik-Regatten 1866–1936*. Bremen: Dünen.
- D'Iorio, Paolo (2006): »Entropie«. In: Dominique Lecourt (Hg.): *Dictionnaire d'histoire et philosophie des sciences*. Paris: Presses universitaires de France, 418–422.
- Dossal, Mariam (2010): *Mumbai: Theatre of Conflict, City of Hope*. New Delhi: Oxford University Press.
- Duboy, Philippe (2000): »L'esprit nouveau: La villa nomade de Raymond Roussel«. In: *L'architecture d'aujourd'hui* 328, 72–77.
- Duchet, Michèle u.a. (1987): *L'Amérique de Théodore de Bry. Une collection de voyages protestante du XVI^e siècle. Quatre études d'iconographie*. Paris: Éditions du Centre national de la recherche scientifique.
- Dünne, Jörg (2011): *Die kartographische Imagination. Erinnern, Erzählen und Fingieren in der Frühen Neuzeit*. München: Fink.
- Dunlop, Carol/Julio Cortázar (1996/1983): *Los astronautas de la cosmopista o un viaje atemporal Paris – Marsella*. Madrid: Alfaguara.
- (1996): *Die Autonauten auf der Kosmobahn. Eine zeitlose Reise Paris – Marseille*. Übers. von Wilfried Böhringer. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Ebersberg, Josef Sigmund (†1877): *Das edle Whist, wie man es in den edelsten Gesellschaften spielt. Faßliche Anleitung zur leichten und gründlichen Erlernung des Whistspiels*. Wien: Hartleben.
- Ebersole, Gary L. (1995): *Captured by Texts. Puritan to Post-Modern Images of Indian Captivity*. Charlottesville: University Press of Virginia.
- Engelhardt, Tom (1995): *The End of Victory Culture. Cold War American and the Disillusioning of a Generation*. New York: Basic Books.
- Evans, Arthur B. (1996): »Literary Intertexts in Jules Verne's *Voyages Extraordinaires*«. In: *Science-Fiction Studies* 69, 171–187. URL: <http://jv.gilead.org.il/evans/literary.html> (31.8.2012).
- (1998): »The Illustrators of Jules Verne's *Voyages Extraordinaires*«. In: *Science Fiction Studies* 25/2, 241–270. URL: <http://jv.gilead.org.il/evans/illustr/> (11.11.2012).
- Fabre, Michel (2003): *Le problème et l'épreuve*. Paris: L'Harmattan.
- Fahrmeir, Andreas (2010): *Revolutionen und Reformen. Europa 1789–1850*. München: C.H. Beck.
- Falconer, Paul A. (1978): »Muybridge's Window to the Past: A Wet-plate View of San Francisco in 1877«. In: *California History* 57, 130–157.
- Fehrmann, Andreas (2006): »Wo liegt Grant's Insel?«. URL: http://www.j-verne.de/verne_8_4.html (2.1.2012).
- Ferland, Rémi/Réal Ouellet (1988): »Les Sauvages de Lahontan: enfants de la Nature ou porte-parole des Lumières«. In: Gilles Thérien (Hg.): *Les Figures de l'Indien*. Montréal: Typo, 192–214.

- Feynman, Richard P. (2011/1963): *Six Easy Pieces. Essentials of Physics Explained by its Most Brilliant Teacher*. New York: Basic Books.
- Fhlathúin, Máire ní (2003): »The Campaign Against Thugs in the Bengal Press of the 1830s«. In: *Victorian Periodicals Review* 37, 124–140.
- (2004): »The Making of a Master Criminal: The ›Chief of the Thugs‹ in Victorian Writings on Crime«. In: Andrew Maunder/Grace Moore (Hg.): *Victorian Crime, Madness and Sensation*. Aldershot: Ashgate, 31–44.
- Figueira, Dorothy M. (1994): »Die Flambierte Frau: Sati in European Culture«. In: John Stratton Hawley (Hg.): *Sati, the Blessing and the Curse. The Burning of Wives in India*. New York/Oxford: Oxford University Press, 55–72.
- Fisch, Jörg (2005a): *Burning Women. A Global History of Widow-Sacrifice From Ancient Times to the Present*. London: Seagull.
- (2005b): »Dying for the Dead: Sati in Universal Context«. In: *Journal of World History* 16, 293–325.
- (2007): »Sati and the Task of the Historian«. In: *Journal of World History* 18, 361–368.
- Flichy, Patrice (1997): *Une histoire de la communication moderne – Espace public et vie privée*. Paris: La Découverte.
- Fludernik, Monika (1999): »Suttee Revisited: From the Iconography of Martyrdom to the Burkean Sublime«. In: *New Literary History: A Journal of Theory and Interpretation* 30, 411–437.
- Flusser, Vilém (2000): »Spiele«. In: Ders.: *Kommunikologie*. Frankfurt am Main: Fischer, 331–336.
- Fogg, William Perry (1872): *Round the World. Letters from Japan, China, India, and Egypt*. Cleveland/Ohio: o.V. URL: <http://ia700402.us.archive.org/13/items/cu31924023252681/cu31924023252681.pdf> (27.7.2011).
- Fontane, Theodor (1860): »Die Londoner Tagespresse«. In: Ders.: *Aus England. Studien und Briefe über Londoner Theater, Kunst und Presse*. Stuttgart: Ebner und Seubert, 245–325.
- (1996): *Unechte Korrespondenzen*. Berlin/New York: De Gruyter.
- Forster, Allen (2002): *Around the World with Citizen Train: The Sensational Adventures of the Real Phileas Fogg*. Dublin: Merlin Publishing.
- Foster, Robert F. (³2005/1890): *Foster's Whist Manual*. New York: Cosimo Inc.
- Foucault, Michel (1994/1966): »L'arrière-fable«. In: Ders.: *Dits et écrits I (1954–1969)*. Paris: Gallimard, 506–513.
- (1990/1967): »Andere Räume«. In: Karlheinz Barck (Hg.): *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*. Leipzig: Reclam, 34–46.
- Fraisse, Geneviève (1992): *La raison des femmes*. Paris: Plon.
- Freeman, Michael (1999): *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven, London: Yale University Press.
- Gelpke, Rudolf (1966): *Vom Rausch im Orient und Okzident*. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Giedion, Sigfried (1982/1948): *Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte*. Frankfurt am Main: Europäische Verlagsanstalt.
- Gießmann, Sebastian (2006): *Netze und Netzwerke: Archäologie einer Kulturtechnik, 1740–1840*. Bielefeld: Transcript.
- (2008): »Graphen können alles. Visuelle Modellierung und Netzwerktheorie vor 1900«. In: Ingeborg Reichle/Steffen Siegel/Achim Spelten (Hg.): *Visuelle Modelle*. München: Fink, 269–284.
- Gleich, Moritz (2010): *Flüssige Menge. Eine Diskursgeschichte des Menschenstroms (1800–1900)*. Weimar: Masterarbeit.

- Glönnegger, Erwin (1999/1988): *Das Spiele-Buch. Brett- und Legespiele aus aller Welt. Herkunft, Regeln und Geschichte*. Uehlfeld: Drei-Magier.
- Goethe, Johann Wolfgang (1977/1807–1816): »Shakespeare und kein Ende«. In: Ders.: *Sämtliche Werke*, Bd. 14. Zürich/München: Artemis/Deutscher Taschenbuch Verlag, 755–769.
- (1887–1919): *Goethes Werke*. Weimar: Böhlau Verlag.
- Gorsemann, Sabine (1995): *Bildungsgut und touristische Gebrauchsanweisung – Produktion, Aufbau und Funktion von Reiseführern*. Münster/New York: Waxmann.
- Grimm, Jacob/Wilhelm Grimm (Hg.) (1854–1960): *Deutsches Wörterbuch*. Leipzig/Stuttgart: Hirzel.
- Grotius, Hugo (1919): *De mari libero*. Leipzig: Meiner.
- Guattari, Félix (1994/1989): *Die drei Ökologien*. Übers. von Alec A. Schaerer. Wien: Passagen.
- Haack, Hermann (1925): »Hermann Berghaus' *Chart of the World*. Zur Geschichte einer Weltkarte.« In: *Geographischer Anzeiger* 26, 18–29.
- Haefeli, Evan/Kevin Sweeney (Hg.) (2006): *Captive Histories: English, French, and Native Narratives of the 1704 Deerfield Raid*. Amherst: University of Massachusetts Press.
- Haining, Peter (1978): *The Jules Verne Companion*. London: Souvenir Press/Pictorial Presentations.
- Hamilton, Rowan Hamilton (1858): »Account of the Icosian Calculus«. In: *Proceedings of the Royal Irish Academy* 6, 415f.
- (1857): »On the Icosian Calculus«. In: *British Association Report. Notices and Abstracts*, 3.
- Harman, P.M. (1982): *Energy, Force, and Matter – The Conceptual Development of Nineteenth-Century Physics*. Cambridge u.a.: Cambridge University Press.
- Harris, David (Hg.) (1993): *Eadweard Muybridge and the Photographic Panorama of San Francisco, 1850–1880*. Montreal: Canadian Centre for Architecture.
- Harris, Trevor (2000): »Measurement and Mystery in Verne«. In: Edmund J. Smyth (Hg.): *Jules Verne. Narratives of Modernity*. Liverpool: Liverpool University Press, 109–121.
- Hayter, Alethea (1968): *Opium and the Romantic Imagination*. London: Faber and Faber.
- Headrick, Daniel (1991): *The Invisible Weapon. Telecommunications and International Politics, 1851 – 1945*. New York: Oxford University Press.
- Heine, Heinrich (1996): »Französische Zustände«. In: Ders.: *Sämtliche Schriften*. Hg. von K. Briegleb. München: Hanser, Bd. 3, 89–281.
- Helmholtz, Hermann von (1847): *Über die Erhaltung der Kraft – Eine physikalische Abhandlung*. Berlin: G. Reimer.
- Herwig, Henriette (2008): »Was die Welt im Innersten zusammenhält. Faust als neuzeitlicher Hiob?«. In: Hartmut Spieker (Hg.): *Hiob – Auseinandersetzungen mit einer biblischen Gestalt*. Zürich: Theologischer Verlag, 49–65.
- Hoare, James E. (1994): *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements. The Uninvited Guests*. Sandgate: Japan Library.
- Höhne, Stefan/Tim Opitz (2011): »Ein Passagier und Gentleman im sich globalisierenden 19. Jahrhundert. Der zirkuläre Exodus Phileas Fogg's *In 80 Tagen um die Welt*«. In: Michael Neumann/Kerstin Stüssel (Hg.): *Magie der Geschichten. Weltverkehr. Literatur und Anthropologie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*. Konstanz: Konstanz University Press, 217–238.
- Holland Rose, John/Henry Dodwell (1959): *The Cambridge History of the British Empire*, Bd. 4. Cambridge: Cambridge University Press.

- Honegger, Claudia (1996): *Die Ordnung der Geschlechter. Die Wissenschaften vom Menschen und das Weib 1750 – 1850*. München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Hoyle, Edmond (1762): *A Short Treatise on the Game of Whist*. Dublin: Ewing.
- Huber, Valeska (2013): *Channelling Mobilities: Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869–1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hugo, Victor (1974/1851): *Notre-Dame de Paris*. Paris: Gallimard folio.
- (1990): *Notre-Dame de Paris*. Leipzig/Weimar: Gustav Kiepenheuer.
- Huizinga, Johan (2006/1939): *Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel*. Reinbek: Rowohlt.
- Ibold, Frank (1998): »Die Erfindung Lateinamerikas. Die Idee der *Latinité* im Frankreich des 19. Jahrhunderts und ihre Auswirkungen auf die Eigenwahrnehmung des südlichen Amerika«. In: Hans-Joachim König/Stefan Rinke (Hg.): *Transatlantische Perzeptionen: Lateinamerika – USA – Europa in Geschichte und Gegenwart*. Stuttgart: Hans-Dieter Heinz-Verlag, 77–98.
- Ingold, Tim (2007): *Lines. A Brief History*. London u.a.: Routledge.
- Innerhofer, Roland (1996): *Deutsche Science Fiction 1870–1914. Rekonstruktion und Analyse der Anfänge einer Gattung*. Wien/Köln/Weimar: Böhlau.
- Innis, Harold A. (2007/1950): *Empire and Communications*. Plymouth: Rowman and Littlefield.
- Iser, Wolfgang (1993): *Das Fiktive und das Imaginäre. Perspektiven literarischer Anthropologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Itzkowitz, David C. (2002): »Fair Enterprise or Extravagant Speculation. Investment, Speculation, and Gambling in Victorian England«. In: *Victorian Studies* 45, 121–147.
- Jäger, Hans-Wolf (1971): *Politische Metaphorik im Jakobinismus und im Vormärz*. Stuttgart: Metzler.
- Janzen, Dennis (2012): »Good by Phileas!« – Zwei Weltreisepiele um 1900«. In: Franziska Scheuer/Christiane Starck/Alexandra Vinzenz (Hg.): *Neue Körper, neue Räume. Wandlungen in Kunst, Kultur und Medien im 19. und 20. Jahrhundert*. Marburg: Schüren, 48–65.
- Jarman, Francis (2002): »Sati: From Exotic Custom to Relativist Controversy«. In: *CultureScan* 2, 1–18.
- Joas, Hans/Wolfgang Knöbl (Hg.) (1994): *Gewalt in den USA*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Johnson, Linda Cooke (1995): *Shanghai. From Market Town to Treaty Port, 1074–1858*. Stanford: Stanford University Press.
- Jürgens, Hans-Joachim (2006): »Konfigurationen des Anderen. Karl Mays kartographischer Blick auf die Neue Welt und den Vorderen Orient«. In: Lutz Hieber u.a. (Hg.): *Der kartographische Blick*. Hamburg: LIT, 152–170.
- Kaiser, Gerhard R. (1998): »Vorwort«. In: Ders. (Hg.): *Der unzeitgemäße Held in der Weltliteratur*. Heidelberg: Winter, 7–16.
- Kaschuba, Wolfgang (2004): *Die Überwindung der Distanz – Zeit und Raum in der europäischen Moderne*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Kantorowicz, Ernst H. (1957): *Die zwei Körper des Königs. Eine Studie zur politischen Theologie des Mittelalters*. München: Deutscher Taschenbuch Verlag.
- Kempe, Michael (2010): *Fluch der Weltmeere. Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900*. Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Kennedy, Dane (1987): *Islands of White. Settler Society and Culture in Kenya and Southern Rhodesia 1890–1939*. Durham: Duke University Press.

- Keyserling, Hermann Graf (1980/1918): *Das Reisetagebuch eines Philosophen*. Frankfurt am Main: Ullstein.
- Kingston Museum (Hg.) (o.J.): »Eadweard Muybridge: Defining Modernities – The Modern City«. URL: http://www.eadweardmuybridge.co.uk/muybridge_image_and_context/modern_city (31.07.2012).
- Klein, Thoralf (2009): *Geschichte Chinas. Von 1800 bis zur Gegenwart*. Paderborn: Schöningh.
- Kleinschmidt, Erich (2004): *Die Entdeckung der Intensität. Geschichte einer Denkfigur im 18. Jahrhundert*. Göttingen: Wallstein.
- Klenke, Dorothea (1992): *Herr und Diener in der französischen Komödie des 17. und 18. Jahrhunderts. Eine ideologiekritische Studie*. Frankfurt am Main u.a.: Peter Lang (Europäische Aufklärung in Literatur und Sprache, Bd. 4).
- Klepper, Martin (2005): »From Mary Rowlandson to Jessica Lynch: Metamorphoses of a Cultural Script«. In: *Literatur in Wissenschaft und Unterricht* 3, 207–217.
- Kobbert, Max J. (2010): *Kulturgut Spiel*. Münster: Daedalus.
- Korinman, Michel (1976): »Le sens de la pérégrination: Fernão Mendes Pinto«. In: *Littérature* 21, 20–34.
- Krajewski, Markus (2006): *Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900*. Frankfurt am Main: Fischer.
- (2010): *Der Diener. Mediengeschichte einer Figur zwischen König und Klient*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Krämer, Sybille (2005): »Die Welt, ein Spiel? Über die Spielbewegung als Umkehrbarkeit«. In: Helga Raulff (Hg.): *Spielen. Zwischen Rausch und Regel*. Ostfildern-Ruit: Hatje-Cantz, 11–17.
- Krauth, Bernhard (1987): »Lé Récif Maria-Thérèse«. In: *Bulletin de la société Jules Verne* 84, 32.
- Kubicek, Robert (1999): »British Expansion, Empire and Technological Change«. In: Andrew Porter (Hg.): *The Oxford History of the British Empire*, Bd. 3. Oxford: Oxford University Press, 247–269.
- Kühme, Dorothea (1997): *Bürger und Spiel. Gesellschaftsspiele im deutschen Bürgertum zwischen 1750 und 1850*. Frankfurt am Main u.a.: Campus.
- Kuhn, Thomas S. (1977/1959): »Energy Conservation as an Example of Simultaneous Discovery«. In: Ders.: *The Essential Tension – Selected Studies in Scientific Tradition and Change*. Chicago/London: University of Chicago Press, 66–104.
- Kumar, Mukul (2004): »Relationship of Caste and Crime in Colonial India – A Discourse Analysis«. In: *Economic and Political Weekly* (March 6), 1078–1087.
- Kupfer, Alexander (2006): *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik: Ein Handbuch*. Stuttgart/Weimar: Metzler.
- Lambert, David/Alan Lester (2006): »Introduction. Imperial Spaces, Imperial Subjects«. In: Dies.: *Colonial Lives Across the British Empire. Imperial Careering in the Long Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1–31.
- Landes, David S. (1969): *The Unbound Prometheus. Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*. London: Cambridge University Press.
- Laplace, Pierre-Simon (1814): *Essai philosophique sur les probabilités*. Paris: Bachelier.
- Laqueur, Thomas (1992): *Auf den Leib geschrieben. Die Inszenierung der Geschlechter von der Antike bis Freud*. Frankfurt am Main/New York: Campus.
- Latour, Bruno (1987): *Science in Action. How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

- (2002/1999): »Ein Kollektiv von Menschen und nichtmenschlichen Wesen. Auf dem Weg durch Dädalus' Labyrinth«. In: Ders.: *Die Hoffnung der Pandora. Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft*. Übers. von Gustav Roßler. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 211–264.
- (2006/2005): »Mais qu'est-ce qu'un réseau, à la fin?« In: Ders.: *Changer de société, refaire de la sociologie*. Paris: La Découverte, 187–194.
- (2009/1987): »Die Logistik der *immutable mobiles*«. In: Jörg Döring/Tristan Thielmann (Hg.): *Mediengeographie: Theorie, Analyse, Diskussion*. Bielefeld: Transcript, 111–144.
- (2010/1967): *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. Übers. von Gustav Roßler. Berlin: Suhrkamp.
- Lausberg, Heinrich (³1990/1960): *Handbuch der literarischen Rhetorik. Eine Grundlegung der Literaturwissenschaft*. Stuttgart: Steiner.
- Lawson, Thomas W./Winfield M. Thompson (1902): *The Lawson History of the America's Cup*. Boston: o.V.
- Leclerc, Herbert (1985): »Von der Botenordnung zum Reichskursbuch«. In: *Archiv für Deutsche Postgeschichte* 1, 8–34.
- Leibniz, Gottfried Wilhelm (1992/1699): »Aus einem Brief an Volder«. In: Ders.: *Philosophische Schriften 4: Schriften zur Logik*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 315–325.
- Leiris, Michel (1998/1935): »Le voyageur et son ombre«. In: Ders.: *Roussel & Co*. Paris: Fayard, 209–214.
- Lestringant, Frank (1994): *Le Cannibale, grandeur et décadence*. Paris: Perrin.
- (2002): *Le Livre des îles. Atlas et récits insulaires, de la Genèse à Jules Verne*. Genève: Droz.
- Lindner, Ulrike (2011): *Koloniale Begegnungen. Deutschland und Großbritannien als Imperialmächte in Afrika*. Frankfurt am Main/New York: Campus.
- Lotman, Jurij M. (1993/1972): *Die Struktur literarischer Texte*. Übers. von Rolf-Dietrich Keil. München: UTB.
- (1997): *Russlands Adel*. Köln: Böhlau.
- Lucas, Édouard (1892): *Récréations mathématiques*. Bd. 2: *Qui perd gagne, les dominos, les mareilles [...]*. Paris: Gauthier-Villars.
- Lynch, Lawrence (1992): *Jules Verne*. New York: MacMillan.
- Lyotard, Jean-François (1973): *Des dispositifs pulsionnels*. Paris: Union Générale d'Éditions.
- Macherey, Pierre (2006/1966): *A Theory of Literary Production*. Übers. von Geoffrey Wall. London/New York: Routledge.
- Magedera, Ian H./Dhana Underwood (2001): »Déesse sexualisée et/ou victime? La Femme hindoue entre les colonialismes anglais et français en Inde«. In: *International Journal of Francophone Studies* 4, 85–96.
- Magee, Gary B./Andrew S. Thompson (2010): *Empire and Globalisation. Networks of People, Goods and Capital in the British World, c. 1850–1914*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Mainberger, Sabine (2003): *Die Kunst des Aufzählens – Elemente zu einer Poetik des Enumerativen*. Berlin/New York: De Gruyter.
- Major, Andrea (Hg.) (2007): *Sati: A Historical Anthology*. Oxford: Oxford University Press.
- Manow, Philip (2011): *Politische Ursprungsphantasien. Der Leviathan und sein Erbe*. Konstanz: Konstanz University Press.
- Marey, Étienne-Jules (1878): *La méthode graphique dans les sciences expérimentales et principalement en physiologie et en médecine*. Paris: Masson.

- Marinetti, Filippo Tommaso (1993/1909): »Manifest des Futurismus«. In: Hansgeorg Schmidt-Bergmann (Hg.): *Futurismus. Geschichte. Ästhetik, Dokumente*. Reinbek: Rowohlt, 75–80.
- Markus, Andrew L. (1985): »The Carnival of Edo: Misemono Spectacles From Contemporary Accounts.« In: *Harvard Journal of Asiatic Studies* 45, 499–541.
- Martin, Andrew (1985): *The Knowledge of Ignorance. From Genesis to Jules Verne*. Cambridge u.a.: Cambridge University Press.
- (1990): *The Mask of the Prophet. The Extraordinary Fictions of Jules Verne*. Oxford: Clarendon Press.
- Matschoss, Conrad (1901): *Geschichte der Dampfmaschine – Ihre kulturelle Bedeutung, technische Entwicklung und ihre großen Männer*. Berlin: J. Springer.
- Mattelart, Armand (1997): *L'invention de la communication*. Paris: La Découverte.
- Maury, Jean-Pierre (2006): »Chaleur«. In: Dominique Lecourt (Hg.): *Dictionnaire d'histoire et philosophie des sciences*. Paris: Presses universitaires de France, 190–192.
- Maxwell, James Clerk (2001/1871): *Theory of Heat*. Mineola: Dover Publications.
- (1986): »Molecules«. In: Elizabeth Garber/Stephen J. Brush (Hg.): *Maxwell on Molecules and Gases*. Cambridge, MA/London: MIT Press, 137–155.
- Mickel, Emanuel J. (1969): *The Artificial Paradises in French Literature. The Influence of Opium and Hashish on the Literature of French Romanticism and »Les Fleurs du mal«*. Chapel Hill: University of North Carolina Press (University of North Carolina Studies in Romantic Languages and Literatures, 84).
- Mignolo, Walter (2004): »Huntington's Fears: »Latinidad« in the Horizon of the Modern/Colonial World«. URL: http://www.alati.com.br/ing/publicacoes_2004_hegemony_multiculturalism.html (14.11.2012).
- Miller, Christopher L. (1985): *Blank Darkness*. Chicago/London: University of Chicago Press.
- Milligan, Barry (1995): *Pleasures and Pains. Opium and the Orient in Nineteenth-Century British Culture*. Charlottesville u.a.: University Press of Virginia.
- Montclair, Florent (1997): »Le chemin de fer dans l'imaginaire de Jules Verne«. In: François Moureau/Marie-Noëlle Polino (Hg.): *Écritures du chemin de fer*. Paris: Klincksieck, 85–94.
- Morawe, Wolfgang (1994): *Die Reise im Karton. 150 Jahre spielend unterwegs. Brettspiele als Spiegel der Gesellschaft. Sammlung Wolfgang Morawe*. Katalog zur Ausstellung im Museum Burg Linn. Krefeld: o.V.
- Morehead, Albert H. u.a. (1991): *The New Complete Hoyle Revised. The Authoritative Guide to the Official Rules of all Popular Games of Skill and Chance*. New York: Doubleday.
- Morris, Charles William (1971/1939): »Esthetics and the Theory of Signs«. In: Ders.: *Writings on the General Theory of Signs*. Den Haag: Mouton, 415–33.
- Moser, Christian (2009): »Flanieren mit dem Stadtplan? Literarische Peripatetik und die Kartographie der Großstadt«. In: Achim Hölter/Volker Pantenburg/Susanne Stemmler (Hg.): *Metropolen im Maßstab. Der Stadtplan als Matrix des Erzählens in Literatur, Film, Kunst*. Bielefeld: Transcript 2009, 25–46.
- Nestroy, Johann (2007): *Zu ebener Erde und erster Stock*. Stuttgart: Reclam.
- Neumayer, Georg (1868): »Die Flaschenpost«. In: *Petermanns Geographische Mitteilungen* 14, 99–100.
- Neville, Ralph (1969): *London Clubs. Their History and Treasures*. London: Chatto and Windus.
- Niebisch, Arndt (2009): »The Telegraphic Village. Communication and Empire in Kleist and Verne«. In: *South Atlantic Review* 74, 93–111.

- Nitsch, Wolfram (2009): »Rechner und Seher. Balzacs Spieler im Horizont der Romantik«. In: Erich Kleinschmidt (Hg.): *Die Lesbarkeit der Romantik*. Berlin: De Gruyter, 55–81.
- (2000): *Barocktheater als Spielraum. Studien zu Lope de Vega und Tirso de Molina*. Tübingen: Gunter Narr.
- Noiray, Jacques (1982): *Le romancier et la machine – L'image de la machine dans le roman français (1850–1900) II. Jules Verne – Villiers de L'Isle-Adam*. Paris: J. Corti.
- Norris, Frank (1993/1901): *Der Oktopus*. Hamburg: Rowohlt.
- Northrup, David (1995): *Indentured Labor in the Age of Imperialism, 1834–1922*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nussbaum, Felicity (1996): »An Affectionate and Voluntary Sacrifice: Sati, Rape, and Marriage in British Narratives of the East«. In: *Nineteenth-Century Contexts* 19, 347–371.
- O'Connor, Richard (1962): *The Scandalous Mr. Bennett*. Garden City/New York: Doubleday.
- Operé, Fernando (2008/2001): *Indian Captivity in Spanish America. Frontier Narratives*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Osterhammel, Jürgen (1999): »Britain and China 1842–1914«. In: Andrew Porter (Hg.): *The Oxford History of the British Empire*, Bd. 3: *The Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press, 146–169.
- (2009): *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München: C.H. Beck.
- Osterhammel, Jürgen/Niels P. Petersson (2012/2003): *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*. München: C.H. Beck.
- Oswald, François (1874): »Histoire d'une pièce«. In: *Le Gaulois* n° 2216, 2.
- Otto, Isabell (2011): »Virtuelles Reisen und frühes Kino«. In: Annika Richterich/Gabriele Schabacher (Hg.): *Raum als Interface*. Siegen: universi (Massenmedien und Kommunikation 187/188), 43–54.
- Ouellet, Réal (1986): »Le Discours fragmenté de la relation de voyage en Nouvelle-France«. In: *Saggi e Ricerche di Letteratura francese* 25, 175–200.
- (2010): *La Relation de voyage en Amérique (XVI–XVIII^e siècles). Au carrefour des genres*. Québec: Les Presses de l'Université Laval.
- Ovid (1994): *Metamorphosen*. Lateinisch/Deutsch. Übers. und hg. von M. von Albrecht. Stuttgart: Reclam.
- Panick, Käthe (1978): *La race latine. Politischer Romanismus im Frankreich des 19. Jahrhunderts*. Bonn: Röhrscheid Verlag.
- Parisi, Luciana/Tiziana Terranova (2000): »Heat-Death. Emergence and Control in Genetic Engineering and Artificial Life«. URL: <http://www.ctheory.net/articles.aspx?id=127> (28.02.2012).
- Pascal, Blaise (1954): *Œuvres complètes*. Bd. 1. Paris: Gallimard.
- Peck, John Weld (1909): »Symmes' Theory«. In: *Ohio Archaeological and Historical Society Publications* 18, 28–42.
- Peil, Dietmar (1983): *Untersuchungen zur Staats- und Herrschaftsmetaphorik in literarischen Zeugnissen von der Antike bis zur Gegenwart*. München: Fink (Münsterische Mittelalter-Schriften, Bd. 50).
- Perrot, Michelle (1994): »Ausbrüche«. In: Georges Duby/Michelle Perrot (Hg.): *Geschichte der Frauen*, Bd. 4. Frankfurt am Main/New York: Campus, 505–538.
- Pieper, Sven/Bärbel Schmidt (1994): *Kartenspiele*. Stuttgart: Reclam.

- Planck, Max (1922/1897): *Vorlesungen über Thermodynamik*. Berlin/Leipzig: De Gruyter.
- Poe, Edgar A. (1984): »Adress on the Subject of a Surveying an Exploring Expedition in the Pacific Ocean and the South Seas by J.N. Reynolds«. In: Gary Richard Thompson (Hg.): *Essays and Reviews*. New York: Library of America.
- Pratt, Marie Louise (1992): *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. London: Routledge.
- Prigogine, Ilya/Isabelle Stengers (1986/1979): *La nouvelle alliance – Métamorphose de la science*. Paris: Gallimard.
- Rabinbach, Anson (1990): *The Human Motor – Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity*. New York: Basic Books.
- Rajan, Rajeswari Sunder (1993a): *Real and Imagined Women. Gender, Culture and Postcolonialism*. London/New York: Routledge.
- (1993b): »Representing Sati: Continuities and Discontinuities«. In: Sarah Webster Goodwin/Elisabeth Bronfen (Hg.): *Death & Representation*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 285–311.
- Raymond, François (1983): »Les machines musicales de Jules Verne. Esquisse pour une esthétique vernienne«. In: *Romantisme* 41, 101–114.
- Reith, Gerda (1999): *The Age of Chance: Gambling in Western Culture*. London: Routledge.
- Revilla, Manuel de la (1905): »La interpretación simbólica del *Quijote*«. In: Leopoldo Rius (Hg.): *Bibliografía crítica de las obras de Miguel de Cervantes Saavedra*, Bd. 3. Madrid: Murillo, 123–124.
- Rothöhler, Benedikt (1997): »Mehen God of the Boardgames«. In: *Board Game Studies* 2, 10–23.
- Roussel, Raymond (1949/1921): »Lettre à Eugène Leiris«. In: *Arts et Lettres* 15, 100–101.
- (1963/1935): *Comment j'ai écrit certains de mes livres*. Paris: Pauvert.
- Rowlandson, Mary (1997/1682): *The Sovereignty and Goodness of Good, Together with the Faithfulness of His Promise Displayed. Being a Narrative of the Captivity and Restoration of Mrs. Mary Rowlandson and Related Documents*. Boston: Bedford Books.
- Roy, Parama (1998): *Indian Traffic. Identities in Question in Colonial and Postcolonial India*. Berkeley/London: University of California Press.
- Sabin, Margery (1991): »The Sutte Romance«. In: *Raritan: A Quarterly Review* 11, 1–24.
- Sarcey, Francisque (1875): »Chronique théâtrale«. In: *Le Temps* n° 5010 (4 janvier), 2.
- Sarmiento, Domingo Faustino (1996/1847): *Viajes*. Hg. von Javier Fernández. Madrid u.a.: Allca XX (Archivos).
- Schädler, Ulrich (Hg.) (2007): *Spiele der Menschheit. 5000 Jahre Kulturgeschichte der Gesellschaftsspiele*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Schäffner, Wolfgang (1997): »Operationale Topographie – Repräsentationsräume in den Niederlanden um 1600«. In: Hans-Jörg Rheinberger/Michael Hagner/Bettina Wahrig-Schmidt (Hg.): *Räume des Wissens – Repräsentation, Codierung, Spur*. Berlin: Akademie Verlag, 63–90.
- Schenk, Frithjof Benjamin (2006): »Im Zug – Gesellschaftlicher Raum im Russland des Eisenbahnzeitalters«. In: *Erfahrungsräume/Configurations de l'expérience*. München: Fink (Jahrbuch Transversale, Bd. 2), 258–264.
- Schivelbusch, Wolfgang (1993/1977): *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Fischer.

- (1983): *Lichtblicke: Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*. München/Wien: Hanser.
- Schmidt, Peer (2004): »Der Rabe aus Deutschland«. Luther, Mexiko und die Entstehung ›Lateinamerikas‹ (c. 1808 – c. 1860)«. In: Hans Medick/Peer Schmidt (Hg.): *Luther zwischen den Kulturen. Zeitgenossenschaft – Weltwirkung*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 141–163.
- Schmitt, Carl (1987): *Der Begriff des Politischen*. Berlin: Duncker & Humblot.
- Schneewind, Sarah (2007): »Reconsidering ›Sati in Universal Context««. In: *Journal of World History* 18, 353–360.
- Schnyder, Peter (2009): *Alea. Zählen und Erzählen im Zeichen des Glücksspiels 1650 – 1850*. Göttingen: Wallstein.
- Schrödinger, Erwin (1984): »Anmerkungen zum Kausalproblem«. In: Ders.: *Gesammelte Schriften 4: Allgemein wissenschaftliche und populäre Aufsätze*. Hg. von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 335–340.
- Schüttelpelz, Erhard (2010): »Die Löcher im Netz«. In: Natalie Binczek/Georg Stanitzek (Hg.): *Strong Ties/Weak Ties. Freundschaftssemantik und Netzwerktheorie*. Heidelberg: Winter, 267–277.
- Schwartz, David G. (2007): *Roll the Bones. A History of Gambling*. Oxford: Gotham.
- Scott, Catherine T. (2000): »Bound for Glory: The Hostage Crisis as Captivity Narrative in Iran«. In: *International Studies Quarterly* 1, 177–188.
- Seale, Maura (2007): »I Find Some Hindu Practices Like Burning Widows, Utterly Bizarre«. Representations of Sati and Questions of Choice in Veils of Silk«. In: Sally Goade (Hg.): *Empowerment versus Oppression. Twenty First Century Views of Popular Romance Novels*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars, 129–147.
- Séris, Jean-Pierre (1987): *Machine et communication – Du théâtre des machines à la mécanique industrielle*. Paris: Vrin.
- Serres, Michel (1968): *Hermès I. La Communication*. Paris: Minuit.
- (1974a): *Hermès III. La Traduction*. Paris: Minuit.
- (1974b): *Jouvenances sur Jules Verne*. Paris: Minuit.
- (1975a): *Feux et signaux de brume – Zola*. Paris: Grasset.
- (1975b): »Jules Verne's Strange Journeys«. Übers. von Maria Malanchuk. In: *Yale French Studies* 52, 174–188.
- (1977a): *La naissance de la physique dans le texte de Lucrèce. Fleuves et turbulences*, Paris: Minuit.
- (1977b): *Hermès IV. La distribution*. Paris: Minuit.
- (1980): *Hermès V. Le passage du Nord-Ouest*. Paris: Minuit.
- (1991): *Hermès I. Kommunikation*, Bd. 1. Übers. von Michael Bischoff. Berlin: Merve.
- (1992): *Éclaircissements – Entretiens avec Bruno Latour*. Paris: Bourin.
- (2003): *Jules Verne, la science et l'homme contemporain – Conversations avec Jean-Paul Dekiss*. Paris: Le Pommier.
- Seville, Adrian (2008): »The Game of Goose and its Influence on Cartographical Race Games«. In: *Journal of the International Map Collectors' Society* 115, 51–57.
- Shakespeare, William (1980/1597): *Romeo and Juliet*. Hg. von Br. Gibbons. London: Methuen.
- Sheppard, Timothy (1937): »The *Sirius*: The First Steamer to Cross the Atlantic«. In: *Mariner's Mirror* 23, 84–94.
- Siegel, Steffen/Petra Weigel (i.V.): »Der ›Mercatorgeist‹ des 19. Jahrhunderts. Zur Anschauung einer neuen globalen Ordnung in Hermann Berghaus' *Chart of the World* (1863–1924).«

- Sieminski, Greg (1990): »The Puritan Captivity Narrative and the Politics of the American Revolution«. In: *American Quarterly* 1, 35–56.
- Simondon, Gilbert (1995/1964): *L'individu et sa genèse physico-biologique*. Paris: Millon.
- Singha, Radhika (1998): *A Despotism of Law. Crime and Justice in Early Colonial India*. Calcutta/Oxford: Oxford University Press.
- Sleeman, William Henry (1836): *Ramaseeana, or, A Vocabulary of the Peculiar Language Used by the Thugs [...]*. Calcutta: G.H. Huttman.
- (1840): *Report on the Depredations Committed by the Thug Gangs of Upper and Central India*. Calcutta: G. H. Huttmann.
- Sloterdijk, Peter (1999): *Sphären*, Bd. 2: *Globen*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (2005): *Im Weltinnenraum des Kapitals. Für eine philosophische Theorie der Globalisierung*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- (2009): »Wie groß ist ›groß?« URL: <http://www.petersloterdijk.net/agenda/reden/wie-gross-ist-gross> (14.11.2012).
- Slotkin, Richard (1973): *Regeneration Through Violence: the Mythology of the American Frontier, 1600–1860*. Middletown: Wesleyan University Press.
- (1985): *The Fatal Environment. The Myth of the Frontier in the Age of Industrialization, 1800–1890*. New York: Atheneum.
- (1992): *Gunfight Nation. The Myth of the Frontier in Twentieth-Century America*. New York: Atheneum.
- Smith, Crosbie (2003): »Force, Energy, and Thermodynamics«. In: Mary Jo Nye (Hg.): *The Cambridge History of Science*, Bd. 5. Cambridge u.a.: Cambridge University Press, 289–310.
- Spitzer, Leo (1963): *Classical and Christian Ideas of World Harmony. Prolegomena to an Interpretation of the Word »Stimmung«*. Baltimore: Johns Hopkins Press.
- Spivak, Gayatri Chakravorty (1988): »Can the Subaltern Speak?«. In: Cary Nelson/Lawrence Grossberg (Hg.): *Marxism and the Interpretation of Culture*. London: Macmillan Education, 271–313.
- Stengers, Isabelle (2003): *Cosmopolitiques I. La guerre des sciences, L'invention de la mécanique: pouvoir et raison, Thermodynamique: la réalité physique en crise*. Paris: La Découverte.
- Stiegler, Bernd (2010): *Reisender Stillstand. Eine kleine Kulturgeschichte der Reisen im und um das Zimmer herum*. Frankfurt am Main: Fischer.
- Stieler, Adolf (1875): *Hand Atlas über alle Theile der Erde und über das Weltgebäude*. Gotha: Perthes.
- Stockhammer, Robert (2001): »An dieser Stelle«. Kartographie und die Literatur der Moderne«. In: *Poetica* 33, 273–306.
- (2005): *Topographien der Moderne*. München: Fink.
- Sydow, Emil von (1863): »Der kartographische Standpunkt Europa's in den Jahren 1862 und 1863, mit besonderer Rücksicht auf den Fortschritt der topographischen Spezial-Arbeiten im J. 1862.« In: *Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt* 8, 458–482.
- Tadié, Jean-Yves (2005): *Regarde de tous tes yeux, regarde! Jules Verne*. Paris: Gallimard.
- Taylor, Philipp Meadows (1839): *Confessions of a Thug*. London: Richard Bentley.
- Terrasse, Pierre (1974): »Jules Verne et les chemins de fer«. In: Pierre-André Touttain (Hg.): *Jules Verne*. Paris: L'Herne, 311–316.
- Tezky, Christa/Viola Geysersbach (1999): *Schillers Wohnhaus in Weimar*. München: Hanser.
- Thomson, William (Lord Kelvin) (1882/1849): »An Account of Carnot's Theory of the Motive Power of Heat, with Numerical Results Deduced from Regnault's Experiments

- on Steam«. In: *Mathematical and Physical Papers. Collected from Different Scientific Periodicals from May, 1841, to the Present Time*, Bd. 1. Cambridge: Cambridge University Press, 113–154.
- Thornton, Edward (1837): *Illustrations of the History and Practices of the Thugs. And Notices of some of the Proceedings of the Government of India, for the Suppression of the Crime of Thuggee*. London: Wm. H. Allen.
- Tocqueville, Alexis de (1986/1835): *De la démocratie en Amérique*, Bd. 1. Hg. von André Jardin. Paris: Gallimard.
- (1987/1835): *Über die Demokratie in Amerika*. Übers. von Hans Zbinden. Zürich: Manesse.
- Tschirch, Fritz (1942): »Strom«. In: Jacob Grimm/Wilhelm Grimm: *Deutsches Wörterbuch*, Zehnter Band, IV. Abteilung. Leipzig: Hirzel, 1–46.
- Tufte, Edward R. (1983): *The Visual Display of Quantitative Information*. Cheshire, Conn.: Graphics Press.
- Turner, Frederick Jackson (1985): *The Significance of the Frontier in American History*. New York: Frederick Ungar.
- Unwin, Timothy A. (2005): *Jules Verne – Journeys in Writing*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Urbain, Jean-Didier (1996/1994): *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires*. Paris: Payot.
- (1998): *Secrets de voyage. Menteurs, imposteurs et autres voyageurs invisibles*. Paris: Payot.
- VanDerBeets, Richard (1984/1973): *The Indian Captivity Narrative. An American Genre*. Lanham: University Press of America.
- Van Gent, R. H. (2008): »A History of the International Dateline«. URL: <http://www.phys.uu.nl/~vgent/idl/idl.htm> (5.10.2011).
- Vatin, François (1993): *Le Travail – Économie et physique 1780–1830*. Paris: Presses universitaires de France.
- Veblen, Thorstein (2007/1899): *Theorie der feinen Leute. Eine ökonomische Untersuchung der Institutionen*. Übers. von Suzanne Heintz und Peter von Haselberg. Frankfurt am Main: Fischer.
- Vernant, Jean-Pierre (³1985/1957): »Remarques sur les formes et les limites de la pensée technique chez les Grecs«. In: Ders.: *Mythe et pensée chez les Grecs*. Paris: La Découverte, 302–322.
- Virilio, Paul (1995/1984): *Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung*. Übers. von Brigitte Weidmann. Frankfurt am Main: Fischer.
- (1996): *Fluchtgeschwindigkeit*. München. Übers. von Bernd Wilczek. Wien: Hanser.
- (2005): *L'accident originel*. Paris: Galilée.
- Vogl, Joseph (2010): *Das Gespenst des Kapitals*. Zürich: Diaphanes.
- Voigt, Fritz (1965): *Verkehr. Die Entwicklung des Verkehrssystems*, Bd. 2. Berlin: Duncker & Humblot.
- Voigt, Lisa (2009): *Writing Captivity in the Early Modern Atlantic. Circulations of Knowledge and Authority in the Iberian and English Imperial Worlds*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Wagner, Hermann (1891): »Hermann Berghaus †.« In: *Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt* 37, I–V.
- Wagner, Kim A. (2007): *Thuggee – Banditry and the British in Early Nineteenth-Century India*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

- (2009): *Stranglers and Bandits. A Historical Anthology of Thuggee*. Oxford: Oxford University Press.
- Wasserstrom, Jeffrey N. (2009): *Global Shanghai, 1850–2000. A History in Fragments*. London/New York: Routledge.
- Wenzlhuemer, Roland (2011): »I had occasion to telegraph to Calcutta«: Die Telegrafie und ihre Rolle in der Globalisierung im 19. Jahrhundert«. In: *Themenportal Europäische Geschichte*. URL: <http://www.europa.clio-online.de/2011/Article=513> (14.11.2012).
- Werber, Niels (2007): *Die Geopolitik der Literatur. Eine Vermessung der medialen Weltraumordnung*. München/Wien: Hanser.
- Wernli, Martina (2010): »Theoretisch mögen Sie Recht haben, Mr. Fogg, doch in der Praxis ...«. Wette und Experiment bei Jules Verne«. In: Michael Gamper/Martina Wernli/Jörg Zimmer (Hg.): *Wir sind Experimente: wollen wir es auch sein!* Experiment und Literatur II: 1790–1890. Göttingen: Wallstein, 300–322.
- White, Nicolas (2001): »Finding Kholby«. URL: <http://nwhyte.livejournal.com/1013784.html> (21.12.2012).
- Winseck, Dwayne R./Robert M. Pike, (2007): *Communication and Empire. Media, Markets, and Globalization, 1860–1930*. Durham, NC/London: Duke University Press.
- van Woerkens, Martine (2002/1995): *The Strangled Traveler. Colonial Imaginings and the Thugs of India*. Chicago: Chicago University Press.
- Wolfzettel, Friedrich (1988): *Jules Verne*. München u.a.: Artemis-Verlag.
- Woodbridge, George (1978): *The Reform Club 1836–1878*. London: Reform Club.
- Zimmermann, Rainer (2006): *Die außergewöhnlichen Reisen des Jules Verne. Zur Wissenschafts- und Technikkonzeption im Frankreich des 19. Jahrhunderts*. Paderborn: Mentis.

Filme

- Anders als die Anderen* (1919). Deutschland. Regie: Richard Oswald.
- Around the World in 80 Days* (1956). USA. Regie: Michael Anderson.
- (1989/TV-Serie). USA u.a. Regie: Buzz Kulik u.a.
- (1989/TV-Serie). UK. Regie: Michael Palin.
- (2004). USA u.a. Regie: Frank Coraci.
- Das Cabinet des Dr. Caligari* (1919/20). Deutschland. Regie: Robert Wiene.
- Das indische Grabmal* (1921). Deutschland. Regie: Joe May.
- Der Untergang* (2004). Deutschland. Regie: Oliver Hirschbiegel.
- Die Herrin der Welt* (1919, 8 Teile). Deutschland. Regie: Joe May u.a.
- Die Reise um die Welt* (1919). Deutschland. Regie: Richard Oswald.
- Gunga Din* (1939). USA. Regie: George Stevens.
- Indiana Jones and the Temple of Doom* (1984). USA. Regie: Steven Spielberg.
- Lucie et maintenant – Journal nomade* (2007). Schweiz. Regie: Simone Fürbringer u.a.
- Sherlock Holmes* (2009). USA. Regie: Guy Ritchie.
- Star Wars* (1977). USA. Regie: George Lucas.
- The Deceivers* (1988). India. Regie: Nicholas Meyer.
- The Trial* (1962). Frankreich u.a. Regie: Orson Welles.

