

Jörg Hartmann

Fortschritt als Fraktur im frühen Science Fiction Film. Metaphorologische Überlegungen zu Auf- und Einbrüchen in LE VOYAGE DANS LA LUNE und LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE von G. Méliès
2009

<https://doi.org/10.25969/mediarep/4100>

Veröffentlichungsversion / published version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hartmann, Jörg: Fortschritt als Fraktur im frühen Science Fiction Film. Metaphorologische Überlegungen zu Auf- und Einbrüchen in LE VOYAGE DANS LA LUNE und LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE von G. Méliès. In: *Journal of New Frontiers in Spatial Concepts*, Jg. 1 (2009), S. 134–147. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/4100>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 3.0/ de Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - No Derivatives 3.0/de License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de>

Fortschritt als Fraktur im frühen Science Fiction Film. Metaphorologische Überlegungen zu Auf- und Einbrüchen in LE VOYAGE DANS LA LUNE und LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE von G. Méliès.

Jörg Hartmann

Institut für Literaturwissenschaft, Universität Karlsruhe (TH), e-mail: jrg Hartmann@gmail.com

Abstract

*Fantasies of man travelling into space form a main part of the popular movie genre 'Science Fiction'. These celluloid visions are not only fantasies of improving transport, they also convey a meaning in a figurative sense. They can be seen as a modern adoption of one of humanities oldest metaphors, 'life as a sea fare voyage': the meaning, which was once expressed by this 'nautical metaphor', has been transferred and can nowadays be found in films, which show astro-nauts crossing the frontier from known space into the unknown space. In order to conclude on their attitude towards technological progress in the early 20th century, the two oldest space travel movies, *Le Voyage dans la Lune* (F 1902) and *Le Voyage a Travers L'Impossible* (F 1904) will be analyzed.*

Keywords: Aerial view, Automobile, Blumenberg, cyberspace, Early flying, Film, Flight into virtual space, Le Voyage dans la Lune, Le Voyage a Travers L'Impossible, Méliès, Metaphor, Mobility, New spatial frontiers, Risks, Shipwreck with Spectator, Science Fiction, Space, Space opera, Spaceship, Technological evolution.

Manuscript received 3 September 2009, revised 16 September 2009, accepted 24 September 2009.

Copyright note: This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original work is properly cited.

Weltraum und Fiktion

Lange vor der Realisierung der Raumfahrt im 20. Jahrhundert wird der Topos des Aufbruchs des Menschen ins All in literarischen¹, später auch filmischen² Werken fiktional vorweggenommen. Die Geschichte der Raumfahrtfiktion erstreckt sich von den Beschreibungen kosmischer Reisen der griechischen Antike über die von christlicher Geozentrik geprägten Himmelsreisen des Mittelalters bis in die Neuzeit, die das Weltall nach der kopernikanischen

Wende als zu erforschendes Infinitum entdeckt.³ In diesen künstlerischen Bearbeitungen spiegeln sich die jeweils aktuellen Selbstbilder, die der Mensch von sich und seiner vermuteten Stellung in (Welt-) Raum und Zeit entwirft. Unmittelbar mit diesen Spekulationen verbunden sind die Diskursbereiche Religion und Wissenschaft sowie Entwicklungen auf dem Gebiet der Technik. So kommt es mit der Durchsetzung eines eher rational geprägten Weltbildes im Zuge der Renaissance auch zu einer Öffnung des bis zum Ausklingen des Mittelalters von heilsgeschichtlicher Teleologie geprägten Geschichtsdenkens. Fiktionale Entwürfe einer Vielzahl möglicher Zukünfte, in denen Wissenschaft und Technik eine zentrale Rolle spielen, werden häufiger. Ausgehend von den Planetenromanen der Renaissance und der

¹ Vgl. Roger L. Green, *Into other worlds. Space-flight in Fiction, from Lucian to Lewis*. New York 1975; sowie Karl Guthke, *Der Mythos der Neuzeit. Das Thema der Mehrheit der Welten in der Literatur- und Geistesgeschichte von der kopernikanischen Wende bis zur Science Fiction*, München 1983; auch: Marjorie Hope Nicholson, *Voyages to the Moon*, New York 1948.

² Vgl. Vivian Sobchack, *The Limits of Infinity. The American Science Fiction Film, 1950-75*, South Brunswicks N.J. 1980.

³ Vgl. Adam Roberts, *The History of Science Fiction*. New York 2006.

Aufklärung sowie den Ballonflugvisionen der Romantik verdichten sich diese Erzählkomplexe bis zu den an der Schwelle zum 20. Jahrhundert stehenden, mit technischer Extrapolation und (Pseudo-) Wissenschaftlichkeit argumentierenden ‚Voyages extraordinaires‘ Jules Vernes⁴ und den ‚Scientific Romances‘ H.G. Wells.⁵ Hier wird das Motiv der phantastischen Reise adaptiert und an eine Leserschaft, die weniger an Magie als an technischen Fortschritt glaubt, angepasst. Verne und Wells liefern als Vertreter einer frühen literarischen Science Fiction in ihren Romanen auch das Ausgangsmaterial erster filmischer Raumreisedarstellungen. Der Filmpionier George Méliès vermengt zu Beginn des 20. Jahrhunderts Motive aus Vernes ‚De la terre à la lune‘⁶ und Wells‘ ‚First Man in the Moon‘⁷ und erschafft daraus den 1902 uraufgeführten Film *LE VOYAGE DANS LA LUNE*.⁸ Zwei Jahre später greift Méliès das Erzählmuster der phantastischen Reise erneut auf und präsentiert mit *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE*⁹ einen weiteren Film, in dem die für unmöglich gehaltene astronautische Evasion vor den Augen der Zuschauer Wirklichkeit zu werden scheint. Die filmisch dargestellten Ausbrüche des Menschen aus seiner unverschuldeten Erdansässigkeit gelingen in diesen Werken aber nicht reibungslos. Die gezeigten Fahrten gestalten sich vielmehr und besonders in Bezug auf belebte Räume (Haus, Auto, Zugwaggon, U-Boot, Strand) so destruktiv, dass sich die Frage stellt, ob sich hinter den gezeigten Fragmentierungen auch ein metaphorischer Sinngehalt verbirgt.

Nautische und astronautische Metaphorik

Generell imaginieren Erzählungen vom Aufbruch ins All nicht einfach nur Verbesserungen des Verkehrswesens. Sie stehen mit den in ihnen vollbrachten Raumerschließungen auch und in gleich mehrfacher Weise in kulturgeschichtlichen Traditionen: Das Motiv der Raumschiffahrt erhält seine enorme Bedeutungsaufladung aus dem Umstand heraus, dass der Raum, in und durch den sich ihre Vehikel bewegen, bereits in archaischen Zeiten Projektionsfläche mythologischer Sinnzuschreibungen wurde; die Erkundung des Kosmos gehört zu den ältesten Bedürfnissen des Menschen.¹⁰ Die astronomische Erforschung des Sternenhimmels durch Thales steht auch am Anfang der Philosophie und bildet damit den Ausgangspunkt für das heute in viele Einzeldisziplinen ausdifferenzierte Welterklärungssystem ‚Wissenschaft‘.¹¹ Neben der Sternenschau trägt die der Weltraumbefahrung vorausgehende Befahrung des Meeres per Schiff und deren Verwendung als Metapher zur Semantisierung kosmischer Exkursionen bei. Das Artefakt Schiff ermöglicht die Konfrontation des Bekannten mit dem Unbekannten und Motive aus dem Bereich der Seefahrt werden seit der griechischen Antike zur Illustration der wagnisreichen ‚Lebensreise‘ des Menschen verwendet. Auch noch früher, in einer der ältesten der Weltliteratur überlieferten Schriften, im Gilgamesch-Epos, lässt sich diese Verquickung der Konstituenten Meer-Leben-Schiff finden.¹² Sie zieht sich durch die gesamte Geschichte des westlichen Kulturkreises und setzt sich bis in die Bild gewordenen Zukunftsträume im Science-Fiction-Film des 21. Jahrhunderts fort.¹³

Die Frage, ob der mit dem Artefakt Schiff und somit technisch ermöglichte Aufbruch positiv oder negativ bewertet wird, wird im historischen Verlauf unterschiedlich beantwortet. Den Sinnbesetzungen, die der raumgreifende Grenzübertritt vom sicheren Festland in die schwankende Sphäre des Meeres

⁴ Volker Dehs, Jules Verne. Mit Selbstzeugnissen u. Bilddokumenten, Reinbek 1986.

⁵ Darko Suvin, H. G. Wells and Earlier SF., in: R. D. Mullen/Darko Suvin (Hg.), Science-Fiction Studies. Selected Articles On Science Fiction, 1973-1975, Boston 1976.

⁶ Jules Verne, Von der Erde zum Mond. Direktflug in 97 Stunden und 20 Minuten, Frankfurt 2008.

⁷ Herbert George Wells, The Time Machine, Reprint, New York 2001.

⁸ George Méliès, *VOYAGE DANS LA LUNE*, Film, 30 tableaux, 13 min. (260m), Frankreich 1902, online verfügbar unter: http://www.archive.org/details/le_voyage_dans_la_lune, zuletzt geprüft am 10.08.09.

⁹ George Méliès, *VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE*, Film, 20min, coloriert, Frankreich 1904, online verfügbar unter: http://www.dailymotion.com/video/x67qh4_le-voyage-a-travers-impossible_fun, zuletzt geprüft am 10.08.09.

¹⁰ Vgl. Hans Blumenberg, Arbeit Mythos, Frankfurt/M. 1979.

¹¹ Vgl. Hans Blumenberg: Das Lachen der Thrakerin. Eine Urgeschichte der Theorie, Frankfurt/M. 1987.

¹² So reist der Held des um 1200 vor Christus entstandenen Gilgamesch-Epos mit dem Ziel, ewiges Leben zu finden, über das Meer. Vgl. Stefan M. Maul, Das Gilgamesch-Epos. Neu übersetzt und kommentiert von Stefan M. Maul, München 2005, 13; sowie: James E. Gunn, (Hg.), Road to Science Fiction v. 1, From Gilgamesh to Wells, New York 1979.

¹³ Simon Spiegel, Die Konstitution des Wunderbaren. Zu einer Poetik des Science Fiction Films, Marburg 2007.



erfährt, geht Hans Blumenberg in seiner Schrift ‚Schiffbruch mit Zuschauer‘¹⁴ nach. Er verfolgt darin die Tradierung der titelgebenden Metapher in einem diachronen Zugriff, sammelt ihre unterschiedlichen Ausprägungen und unterzieht diese dann einer vergleichenden Analyse. Die zu erkennenden Bedeutungsverschiebungen bringt er anschließend mit kulturgeschichtlichen Entwicklungen in Zusammenhang.¹⁵ Mit dieser von ihm als ‚Metaphorologie‘¹⁶ bezeichneten Methode versucht Blumenberg „an die Substruktur des Denkens heranzukommen.“¹⁷

Für die Metaphorik der Schifffahrt arbeitet Blumenberg drei historische Bedeutungsgehalte heraus. In griechisch-römischer Antike sowie im europäischen Mittelalter stellt die Schifffahrt demnach ein Eindringen in die dämonisierte Sphäre des Meeres und somit eine unzulässige Grenzverletzung dar.¹⁸ Der Schiffbruch erscheint deshalb als „die ‚legitime‘ Konsequenz der Seefahrt.“¹⁹ Im Zuge der Aufklärung erfährt die nautische Metapher jedoch die entgegengesetzte Wertung: Der Aufbruch ins Unbekannte ist nun positiv konnotiert und dient als Bild für die Legitimation der wiederentdeckten und fortschrittsorientierten ‚curiositas‘. In dieser Hinsicht erscheint das Risiko, Schiffbruch zu erleiden und unter zu gehen, als der der Neugier zu entrichtende Preis. Noch eine dritte Variante dieser Daseinsmetapher entdeckt Blumenberg. Mit Pascals Dictum vom „vous êtes embarqués“²⁰ lässt er ihre Tradierung im 17. Jahrhundert beginnen. Das Bild des

Seit-Jeher-Eingeschiff-Seins ohne die Aussicht, jemals feste Ufer erreichen zu können, dient in seiner Verabsolutierung zum „postkolumbianischen Ontologikum“²¹ als Ausdruck der „condition moderne“²² aus metaphysischem Ordnungsschwund und humaner Selbstbehauptung.

Die Herausforderung der Moderne, die derjenigen der Nautik am ehesten vergleichbar ist, führt über die Aero- zur Astro-Nautik. Auch in den Reisen, die in Raumschiff-Filmen gezeigt werden, gelangen die Protagonisten mit Hilfe eines ‚Schiffs‘, dem ‚Raumschiff‘, vom bekannten in den unbekanntem Raum. Ähnlich wie der ‚okeanos‘²³ der griechischen Antike, stellt auch der atmosphärische Himmel, bzw. das Universum den die Erde ‚umfließenden‘ Raum dar und wurde lange Zeit als Sitz der Götter angesehen. Das Auslaufen des Schiffes in die Weite der offenen See findet sich in die Vertikale verlagert als Abheben des Raumschiffes ins unbegrenzte All wieder. Dort findet die Reise ihren räumlich nicht zu überbietenden, astronautischen Höhepunkt.

In der Rezeptionsgeschichte dieser Denkbilder spiegeln sich nicht nur technikgeschichtliche Entwicklungen. Die Redefiguren, Bildmotive und Zukunftsvisionen der Raumfahrt verleihen als „Symptom kognitiver Modelle mit allgemeinem Orientierungscharakter, welche dem einzelnen Sprecher in der Regel unbewusst bleiben,“²⁴ auch den mit den jeweils aktuellen Innovationen und wissenschaftlichen Erkenntnissen verbundenen Hoffnungen und Befürchtungen Ausdruck.

Kino und Raumerschließung

Die Frühphase der Kinematographie²⁵, die um das Ende des 19. Jahrhunderts anzusetzen ist und zu deren bekanntesten Vertretern neben den

¹⁴ Hans Blumenberg, Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher, Frankfurt/M. 1997.

¹⁵ Die Metaphorologie „ist der Paradeffall für Hermeneutik, aber in umgekehrter Richtung nicht die Ausdeutung bereichert den Text über das hinaus, was der Autor in ihn hineingewusst hat, sondern der Fremdbezug fließt unabsehbar in die Produktivität zu Texten ein.“ Blumenberg, Schiffbruch, 90.

¹⁶ Vgl. Hans Blumenberg: Paradigmen zu einer Metaphorologie. Frankfurt/M. 1997.

¹⁷ Blumenberg, Schiffbruch (wie Anm. 14), 11.

¹⁸ „Horaz vergleicht solchen Frevel mit dem des Prometheus, der auch ein fremdes und dem Menschen entzogenes Element gewaltsam eroberte. Daedalus vertritt das dritte dem Menschen versagte Element. Luftfahrt, Seefahrt und Feuerraub sind in einen Kontext gebracht. Das ausgesparte Element die Erde; der interpolierte Gedanke das feste Land als der angemessene Aufenthalt der Menschen.“ Blumenberg, Schiffbruch (wie Anm. 14), 15.

¹⁹ Blumenberg, Schiffbruch (wie Anm. 14), 13.

²⁰ Vgl. hierzu auch Rüdiger Campe, Spiel der Wahrscheinlichkeit. Literatur und Berechnung zwischen Pascal und Kleist, Göttingen, 2003.

²¹ Herrmann Timm, „Nach Ithaka heimzukehren lohnt den größten Umweg.“ Nostrozentrische Kosmologie - nautozentrische Metaphorik, in: Franz Josef Wetz/Herrmann Timm (Hg.), Die Kunst des Überlebens. Nachdenken über Hans Blumenberg, Frankfurt/M. 1999, 63.

²² Felix Heidenreich, Mensch und Moderne bei Hans Blumenberg, München 2005, 211.

²³ ‚okeanos‘ (gr.) = der ‚Umfließende‘

²⁴ Olaf Jäkel, Wie Metaphern Wissen schaffen. Die kognitive Metaphertheorie und ihre Anwendung in Modell-Analysen der Diskursbereiche Geistestätigkeit, Wirtschaft, Wissenschaft und Religion, Berlin 1997, 129.

²⁵ Vgl. Thomas Elsaesser, Filmgeschichte und frühes Kino. Archäologie eines Medienwandels, München 2002, 48.

Gebrüdern Lumière auch George Méliès zählt, fällt in den technikgeschichtlichen Kontext eines Modernisierungsschubs, der sich durch radikale Umbrüche im Bereich des Verkehrs, insbesondere durch die Einführung der Eisenbahn,²⁶ später auch des Automobils und des Flugzeugs, und der Kommunikation (Telegraf, Kamera) auszeichnet, und in dessen Verlauf sich neue ästhetische Perspektiven auf die Welt ausbilden.²⁷ Diese neuartigen Sichtweisen finden in Méliès' Filmen ihre visuelle Entsprechung. Er nimmt das Sprachbild des ‚Aufbruchs‘ beim Wort und setzt ihn auf vielfache Weise als intradiegetischen Fragmentierungsvorgang ins Bild.

Wie die Gebrüder Lumière greift auch Méliès die Faszination seiner Epoche für das Reisen und für die Errungenschaften im Verkehrswesen, insbesondere durch die Eisenbahn, auf. Doch während sich die Lumières auf eher dokumentarische Momentaufnahmen der Gegenwart beschränken, verzaubert der Bühnenmagier Méliès sein Publikum mit wunderbaren Geschichten, die die Grenzen der Realität weit hinter sich lassen.

Méliès' Reisen zum Mond und ins Unmögliche

Es ist das Motiv der Weltraumreise dem Méliès seine noch heute bestehende Popularität zu großen Teilen verdankt. In seinem bekanntesten Werk *LE VOYAGE DANS LA LUNE* zeigt er eine Gruppe von Wissenschaftlern, die zum Mond aufbricht. Als Proto-Raumschiff kommt dabei ein überdimensioniertes, bemanntes Kanonenprojektile zum Einsatz.

Das ‚Raumschiff‘ schießt ins Auge des durch Anthropomorphisierung in die Lebenswelt des Menschen eingemeindeten ‚Mondgesichts‘ und bleibt dort stecken. In diesem „zur Ikone der Filmgeschichte gewordenen Still“²⁸ lunarer Penetration kehrt sich die traditionelle, nach der Einführung des Teleskops durch Galilei zwar erweiterte, aber noch

immer erdasierte Sichtweise um. Zur kosmologischen (Kopernikus) und philosophischen (Kant) gesellt sich die, durch die Kinematographie ermöglichte visuelle ‚kopernikanische Wende‘; im Medium Film *sieht* der potentielle Rezipient - und kann er *sich* sehen.

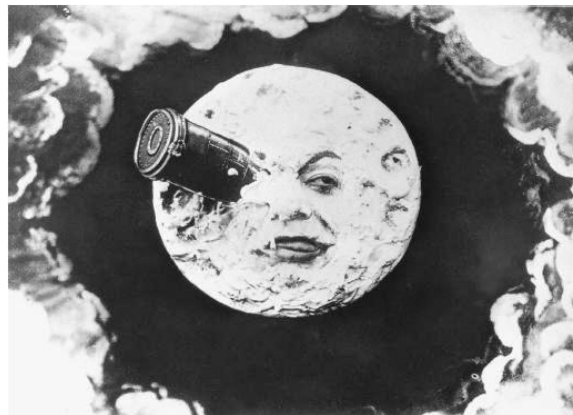


Figure 1. .Ins Bild gesetzte Metapher: Schuss/Gegenschuss in Méliès' *LE VOYAGE DANS LA LUNE*.

„Die Bilder der *LE VOYAGE DANS LA LUNE* und ihr Nachleben veranschaulichen in paradigmatischer Weise, dass Darstellungen des Weltalls und der Himmelskörper einen weiten kunst- und kulturgeschichtlichen, wissenschafts- wie medienhistorischen Horizont haben, der nicht nur den engeren Bereich der Science Fiction umfasst, sondern sämtliche Darstellungen des Himmels und seiner Strukturen bestimmt.“²⁹

In *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* dient ein Zug als raumschiffähnliches Transportmedium. Dieser schießt mit einer solchen Geschwindigkeit das alpine Jungfrauoch hinauf, dass ihm der Bergrücken zur Startrampe ins All gerät. Hinter der vordergründigen Komik und Trickbesessenheit finden in diesen Filmen sowohl die ambivalent bewerteten technologischen Neuerungen des Verkehrswesens, wie auch die sozialen Umbrüche der französischen Gesellschaft am Übergang von traditionsorientierter ‚Belle Epoque‘ in die fortschrittsaffine Moderne ihre Verbildlichung. Der ‚bahnbrechende‘ Aspekt dieser Innovationen zeigt sich einerseits als bis ins Kosmische reichende Erweiterung des bekannten Raums, andererseits als zunehmende Zerstörung gewohnter Räumlichkeiten.³⁰ So übertrifft *LE VOYAGE À*

²⁶ Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München 1977.

²⁷ Götz Großklaus bescheinigt den Neuerungen Eisenbahn, Telegraf und Kamera eine inhärente Beschleunigungstendenz. Diese finde in der vom Filmprojektor erzeugten filmischen Illusion medialen Ausdruck, die ‚kinematographische Sehweise‘ sei von der neuen Erfahrung der Geschwindigkeit im Zugreisen bereits vorgeprägt. Vgl. Götz Großklaus, *Medien-Zeit. Medien-Raum. Zum Wandel der raumzeitlichen Wahrnehmung in der Moderne*, Frankfurt/M. 1995, 120.

²⁸ Franziska Brons, Editorial, in: Franziska Brons (Hg.), *Bildwelten des Wissens. Imagination des Himmels*, Berlin 2007, 8.

²⁹ Brons, *Bildwelten* (wie Anm. 28), 8.

³⁰ Vgl. Elizabeth Ezra, *Georges Méliès. The Birth of the Auteur*, Manchester 2000, 119.

TRAVERS L'IMPOSSIBLE seinen Vorgänger nicht nur in der damals ‚epischen‘ Länge³¹ von 20 Minuten, auch in der Zahl der gezeigten Zusammenstöße, Kollisionen und Frakturen findet eine Steigerung statt, „the film is packed with more incident.“³²

Aufbruch und Zeiträume

Das Tableau der Eingangsszene zeigt ähnlich wie LE VOYAGE DANS LA LUNE eine wissenschaftliche Gesellschaft, die den Entschluss fasst, zu einer Expedition aufzubrechen. Es sind die Mitglieder der ‚Gesellschaft für inkohärente Geographie‘, die die Erde umrunden wollen. Dies soll ihnen mit Hilfe einer Kombination modernster Fortbewegungsmaschinen, deren Planung der Ingenieur Mabuloff übernommen hat, gelingen.

Am Bahnhof treffen sich die Expeditionsteilnehmer, gekleidet in Gehrock und Pelz und ‚ausgerüstet‘ mit voluminösen Koffern zur Abfahrt. Es scheint nicht die Aussicht auf handfeste Feldforschung zu sein, mit der die Männer und Frauen in den Zug steigen, sondern eine Abenteuerlust, die bis zum Tourismus abgeschwächt ist. „Die Reise in eine mit der Eisenbahn erreichbare Gegend erscheint als nichts anderes denn der Besuch eines Theaters oder einer Bibliothek [...]. Die Landschaft, die man mit dem Billet erwirbt, wird zur Vorstellung.“³³

Drei Figuren, die zu spät am Bahnhof eintreffen, können nur noch die Abfahrt des Zuges verfolgen.³⁴ Die Notwendigkeit einer internationalen Zeitkonvention geht in ihren Ursprüngen auf die Astronavigation der Hochseeschifffahrt im 18. Jahrhundert zurück und gewann mit Einführung der Eisenbahn besondere Dringlichkeit. Der in Kingston/Kanada lebende Ingenieur Sandford Fleming war Eisenbahndirektor und kannte die Sorgen seiner Schaffner gut. Diese hatten ein immer weiter wachsendes Eisenbahn-Streckennetz zu verwalten. Auch Fleming selbst ärgerte sich darüber, umfangreiche Fahrplankarten studieren zu müssen, nur weil jeder Bahnhof seine eigene Zeit hatte. Es war nämlich durchaus möglich, dass auf einem Bahnhof zwei Züge

nebeneinander standen, deren jeweils ‚eigene‘ Zeit (die sie im Zug ‚transportiert‘ hatten) nicht der Ortszeit des Bahnhofs entsprach!! Flemings Einsatz ist es zu verdanken, dass sich im Oktober des Jahres 1894 eine internationale Kommission ‚Zeit für die Zeit‘ nahm. Diese fasste den folgenreichen Beschluss, eine allgemein verbindliche Weltzeit einzuführen: Als Nullmeridian wurde der Längengrad der englischen Sternwarte in Greenwich festgelegt, ferner einigte man sich auf 24, jeweils um eine Stunde voneinander entfernte Zeitzonen. Seither beginnt der Welttag um Mitternacht am Meridian von Greenwich. Alle anderen Zeiten der Welt werden in einem verlässlichen Plus-/Minus-Verhältnis zur GMT angegeben.



Figure 2. Der Bahnhof: Sinnbild der Zeitformatierung im Zeichen der Raumerschließung.

Dem Filmpublikum bietet sich das Reiseschauspiel aus der Perspektive eines Theaterbesuchers. Méliès positionierte die Kamera für seine Filmaufnahmen an der Stelle im Raum, die dem besten Sitzplatz im Theater-Parkett entsprach, „der Apparat ist der einzige Zuschauer.“³⁵ Da die Kamera nicht bewegt wird und weder Ortswechsel noch Schwenks oder Kamerafahrten stattfinden, bleibt der gezeigte Ausschnitt immer der der Guckkastenbühne. Trotzdem wird das gefilmte Schauspiel zum Schauspiel-Film, denn Méliès arbeitet mit Tricks, die nur im Filmmedium möglich sind: Die Zeit, die das Theater für den Umbau zwischen den Szenen benötigt hatte, entfällt für den Filmzuschauer, da die Kamera währenddessen nicht aufzeichnet. Die Unterbrechung und spätere Fortführung der Aufnahmen täuscht bei der Projektion eine Kontinuität vor, die innerhalb eines gewöhnlichen Raum-Zeit-Kontinuums unmöglich wäre. Das Kino selbst wird zur ‚Zeitmaschine‘,

³¹ Vgl. Phil Hardy, *The Aurum Film Encyclopedia*. 2nd rev. ed. London 1991, 25.

³² Maurice Bessy, in: William Johnson (Hg.), *Focus on the Science Fiction Film*, Englewood Cliffs, NJ 1972, 29.

³³ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise* (wie Anm. 26), 40.

³⁴ Zur Synchronisation unterschiedlicher Uhrzeiten im Streckennetz der Eisenbahn vgl. Clark Blaise, *Time Lord*. Sir Sandford Fleming and the Creation of Standard Time, New York 2001.

³⁵ George Méliès, in: Frank Kessler (Hg.), *George Méliès - Magier der Filmkunst*, Basel 1993, 22.

indem es die im späteren Filmprodukt dargestellte Zeit von der realen Chronologie seines Produktionsprozesses abkoppelt. In dieser Irritation des als fest geglaubten Raum-Zeit-Verhältnisses, ähnelt die Filmvorführung wiederum der Erfahrung des Zugreisenden. „Sowohl durch die jeweils neue Generation von Bewegungsmaschinen - von der Eisenbahn bis zur Rakete - als auch durch die jeweils neue Mediengeneration - von der Fotografie bis zum Computer- werden die jeweils gültigen Parameter von Raum und Zeit, von raumzeitlicher Nähe und Ferne revolutioniert und neue Zusammenhänge in Raum und Zeit gestiftet.“³⁶

Transit I: Die Metaphorik der Brücke

Eine der Folgen vehikularer Beschleunigungstendenzen im 19. Jahrhundert wurde als die ‚Schrumpfung des Raums‘ bezeichnet: In kürzerer Zeit konnte nun mehr Strecke zurückgelegt werden. Entsprechend befindet sich der Zug, den die Filmreisenden bestiegen haben, schon im nächsten Tableau in einer Gebirgslandschaft.



Figure 3. Die modernen Transportmaschinen überwinden Zeit und Raum.

Dort bewegt sich der Zug über eine Brücke. Die zur Infrastruktur des Eisenbahnnetzes gehörende Brücke ist, ähnlich wie die Eisenbahn selbst, Stahlkonstrukt und Produkt der technischen Moderne. Sowohl Vehikel als auch Trasse dienen dazu, Raum zu überwinden. Die zu sehende Brücke weist eine Stahlfachwerk-Architektur auf, die an die Konstruktionen Eiffels erinnert. Stahl erlangte für den Brückenbau Bedeutung, da mit diesem Werkstoff größere und höhere Querungen gebaut und so zwei sich gegenüberliegende Orte effektiver miteinander verbunden

werden konnten. Ein Zug, der sich auf einer Brücke befindet, hat den festen Grund bereits ansatzweise verlassen und die Sicherheit der Ebenerdigkeit gegen den Zeitgewinn der kürzeren Strecke eingetauscht. Das ikarische Moment im Höhererlebnis der Brückenüberquerung rückt die Zugfahrt an den Grenzübertritt der Lufteroberung heran. Der Brückenbau, der die vorgefundenen geografischen Bedingungen nicht anerkennt und die Abkürzung per ‚Luftlinie‘³⁷ sucht, ist ein ständig vom Scheitern bedrohter Versuch des Menschen, sich über die Vorgaben der Natur zu erheben. Er kann verglichen werden „mit dem Verstoß gegen die Unverletzlichkeit der Erde (...), das Gesetz der *terra inviolata*, das etwa den Durchstich durch Landengen, die einschneidende Veränderung also des Verhältnisses zwischen von Land zu Meer, zu verbieten schien.“³⁸

Das 19. Jahrhundert war nicht nur „die Epoche der Schiffbrüche“³⁹, es kam auch immer wieder zu Aufsehen erregenden Katastrophen der Zugfahrt und des Brückenbaus. Der Einsturz der schottischen Tay Bridge, die die Mündung des Tay Rivers in die Nordsee überbrückt, kostete im Jahr 1879 mehreren hundert Menschen das Leben. Auf drastische Weise zeigte sich in diesem Unfall eine Grenze technischen Fortschritts. Theodor Fontane, der dieses Unglück literarisch bearbeitete,⁴⁰ verwendet in seinem Gedicht eine ‚Bruch mit Zuschauer‘-Konstellation. Rückbezogen auf die von Blumenberg untersuchte Thematik scheint im überbrückten Mündungsdelta des Tay die griechisch-mythische okeanos-Vorstellung einer mit fremdartigen Wesen bevölkerten Sphäre wieder auf. Die Naturkraft ‚Wind‘ personifiziert Storm in drei Hexenfiguren, die dem überbrückten Zwischenraum zugeordnet sind; sie bringen die Brücke zu Fall. Der sich auf der Brücke befindliche Zug stürzt vor den Augen der „Brücknersleut (...) als ob Feuer vom Himmel fiel (...) in niederschließender Pracht“⁴¹ ins Wasser. In Fontanes Text scheitert die Eroberung des Luftreichs ebenso wie der technische Fortschritt in seinem Bemühen, verändernd in die Landschaft einzugreifen, um den Transit zu verkürzen. In *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* gelingt die Überfahrt. In dem Tableau,

³⁷Vgl. dazu das englische Wort ‚Airline‘ für dt. Fluggesellschaft‘.

³⁸ Blumenberg, Schiffbruch (wie Anm. 14), 13.

³⁹ Blumenberg, Schiffbruch (wie Anm. 14), 72.

⁴⁰ Theodor Fontane, Die Brück' am Tay, in: Karl Krolow (Hg.), Deutsche Gedichte II, Frankfurt/M. 1984, 585–587.

⁴¹ Fontane, Die Brück' am Tay (wie Anm. 40) 586, Z. 51.

³⁶ Großklaus, Medien-Zeit (wie Anm. 27), 12.

das die Brückenüberfahrt zeigt, sind die Verkehrsmittel mit der die Gesellschaft die Wette gegen den Zwischenraum gewinnt, zum ersten Mal im Gesamten zu sehen: Eine Dampflok zieht das Personenabteil, auf Anhängern befinden sich ein Auto, eine Kühlkammer sowie ein U-Boot; zudem sind zwei Schwebellons am Zug befestigt. Das Überschreiten der Grenze vom städtischen Zentrum in die Peripherie der Alpenwelt gelingt in *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* mit einer Kombination dieser, zur damaligen Zeit hypermodernen Vehikel.

Einbruch: Perspektiven auf den Fortschritt

Die Reisenden erreichen die Bahnstation Jungfraujoch, wo die traditionell gekleideten Ortsansässigen die Ankunft der Expeditionsteilnehmer und ihres Gefährts als Sensation bestaunen. Rasch wird das mitgeführte Auto abgeladen, die Gesellschaft steigt ein und fährt in ihrem Bemühen, den unbekanntem Raum zu erfahren, fort. Die ‚veloziferische Akzeleration‘⁴² der Eisenbahn, die die Reisenden in die Alpen brachte, findet ihr Pendant in der Geschwindigkeitsmaschine Automobil. Dieses gewährt zusätzliche Freiheit, indem es ohne Rücksicht auf Fahrpläne und befreit vom Richtungsdictat der Schiene bewegt werden kann. Noch mehr als der Zug, der ein Medium des Massentransports ist, individualisiert und aristokratisiert das Automobil die Reise. Das Auto ist nicht nur ein Fortbewegungsmittel, es steht auch für die Herrschaft über Raum und Zeit. „Autofahren ist eine königliche Tätigkeit und heißt Selbstfahren und Regieren. Man gewinnt den Eindruck, das Thronen der Könige und das Sitzen der Bürger wurde erfunden, um ihre Sitze eines Tages mit fahrbaren Gestellen zu verbinden, um die natürlichen, mobilen Fähigkeiten des Menschen, seine Füße, überflüssig zu machen.“⁴³

Lokomotive und Automobil sind in ihrer technischen Selbstbewegung Erfindungen der Moderne, die die industrielle Revolution angetrieben und die Erfahrungsräume erweitert haben. Die Dialektik dieses Prozesses, zeitliche Verkürzung bei räumli-

cher Ausdehnung, wurde zur damaligen Zeit größtenteils als Fortschritt begrüßt, aber auch als Irritation erfahren. So spricht Heine 1843 anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnlinien von Paris von der ‚Tötung des Raums‘⁴⁴, die die neue Verkehrstechnik mit sich brächte. Zugleich, so Heine, „erfasst den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht.“⁴⁵ Der Bildgehalt des Lexems ‚unheimlich‘, das Heine in Bezug auf den technischen Fortschritt verwendet, erfährt in *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* Veranschaulichung. Als der im Auto fahrenden Forschergesellschaft ein Haus im Weg steht, lässt sie sich von diesem Hindernis nicht dazu nötigen, Zeit zu ‚verschwenden‘, indem sie dem Objekt in einer Kurvenbewegung ausweicht. Das Tal als räumliches Hindernis der Tiefe wurde mit Hilfe einer Brücke auf die Zweidimensionalität reduziert. Dieses ‚zur Strecke bringen‘ des Raums wiederholt sich im Fall des in die Höhe ragenden Hauses; wieder wird der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten realisiert: Der Linearität vektorieller Bewegung folgend durchbricht das Auto die vordere und hintere Wand des Hauses und durchtunnelt das Gebäude. Die traditionelle Gemeinschaft, die sich in der Lokalität beim Essen befindet, wird von der über sie jäh hereinbrechenden Technik überrascht.



Figure 4. Implosion der Räume: in die Lokalität bricht der Fortschritt, das Gewohnte wird zerstört.

⁴² „veloziferisch = eilwagenartig ist eine Wortschöpfung Goethes. Mit zwei Fundstellen vermerkt in Martin Müller, Goethes merkwürdige Wörter Darmstadt 1999, 165 und 192; vgl. dazu auch Dirk Hoeges, Alles veloziferisch. Die Eisenbahn, vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit, Rheinbach-Merzbach 1985.

⁴³ Hajo Eickhoff, Welt erfahren, In Kunstforum International, H 136, Ästhetik des Reisens, 1997, 108.

⁴⁴ Heinrich Heine, Lutetia, Zweiter Teil, LVII, in: Klaus Briegleb/Karl-Heinz Stahl (Hg.), Heinrich Heine. Sämtliche Schriften, München 2005, 447. „Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch die letztere anständig zu töten!“ Im Medium des Films verwirklicht sich Heines Vision.

⁴⁵ Heine, Lutetia (wie Anm. 44), 447.

Glaubte Heine aufgrund der ‚schrumpfenden Räume‘ schon in Paris ‚die Nordsee branden zu hören‘⁴⁶, so kehrt sich für die Peripheriebewohner das Nah-Fern-Verhältnis um: Die, die fernab des städtischen Zentrums leben, vernehmen das Schnauben der Lok und das Knattern des Autos. Es ist der Schock der Moderne, der das Heim zerstört und das gewohnte Traditionsgehäuse zu Bruch gehen lässt. Unversehens werden die bis dahin distanziert lebenden Alpenbewohner zu Leidtragenden des Geschehens. Die Verkehrsrevolution bindet auch die bukolische Idylle, die Méliès im verschneiten Gebirge lokalisiert, in ihre zentrifugale Ausdehnung mit ein. Das bahnbrechende Moment der verkehrstechnischen Revolution vollzieht sich für beide Seiten als Bruch: Die Einordnung von Aufbruch, Einbruch, Durchbruch in ein positiv/negativ Schema ist dabei relativ zum Standpunkt. Für die ausfahrende Forschungsgesellschaft bedeutet der Hausdurchbruch die erfolgreiche Überwindung eines Hindernisses, aus Sicht der traditionellen Gemeinschaft zeigt sich darin die zerstörerische Wirkung des Fortschritts auf lokale Identität.

Exkursion: Ein Schiff voller Narren

Ohne auf das zerstörte Mauerwerk und die irritierten Bewohner zurück zu schauen, wird die Expedition im Auto, das unbeschädigt (!) geblieben ist, fortgesetzt. Die Gesellschaft bewegt sich mit der rasenden Kiste durch die Alpenlandschaft, der fremde Raum wird in Höchstgeschwindigkeit erschlossen. In der Automobilität rücken jedoch nicht nur Raum und Zeit näher zusammen, auch die Faktoren ‚Gefahr‘ und ‚Kontrolle der Geschwindigkeit‘ potenzieren sich. Ein leichtes Antippen des Gaspedals genügt, um bis dahin nicht gekannte Beschleunigungsprozesse auszulösen. Der Chauffeur der Gesellschaft unterschätzt die „hyperbolisch proportionale Kopplung von Steuerung und Kraft“⁴⁷ und lässt sich von der vermeintlichen Souveränität seiner Kontrolle täuschen. Auf die Unbekümmertheit, mit der der technische Fortschritt auf Seiten der Wissen-

schaftler aufgenommen wird, folgt das Unglück. Die Auge-Fuß Motorik, die die Bedienung der Bremsen gewährleistet, kann mit der Geschwindigkeit nicht Schritt halten. Die Beschleunigung gerät außer Kontrolle, das Auto stürzt einen Abhang hinunter und zerbricht, die Reisegesellschaft im Auto hat sich als Besatzung eines Narrenschiffs erwiesen. Nach dem erfolgreichen Überqueren des Tals und dem Durchqueren des Hauses, deutet sich in diesem Bruch erstmals eine Begrenzung des Fortschrittsvermögens in und durch Technik an.



Figure 5. Technik außer Kontrolle: Tollkühne Forscher in ihrer verunglückten Kiste.

Die Forscher überstehen den Unfall zwar ohne schwerwiegende Verletzungen, doch nur mit Hilfe einer Gruppe von Bergsteigern, die zufällig im selben Gebiet unterwegs ist, kann auch ihr Überleben gerettet werden. Die Seilschaft ist praktisch, das heißt: für die Bewegung im unwegsamen Gebiet besser ausgerüstet. Sie bringt die havarierten Expeditionsteilnehmer in das örtliche Krankenhaus.

Transit II: Superlunare Sphären

Im nächsten Tableau wird erneut der Zug bestiegen und die Reise fortgesetzt. Es wird gezeigt, wie die Lok mitsamt der Waggons das Jungfrauoch hinauf schießt - und die Erdanziehungskraft überwindet. Dass spätestens an dieser Stelle der Erzählung der Übertritt in den Erzählmodus des Wunderbaren geschieht, ist konsequent. Wo das reale Zugfahrt-Erlebnis zum „Wirklichkeitsverlust der Wahrnehmung“⁴⁸ führt, kann die gemachte Erfahrungen nicht mehr mit ‚realistischer‘ Weltbeschreibung erfasst werden. Was unbegreiflich ist, muss mit Hilfe metaphorischer Konzepte umschrieben werden. Der

⁴⁶ „Mir ist als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.“, Heine, Luletia (wie Anm. 44), 447.

⁴⁷ Matthias Bickenbach/ Michael Stolzke, Schrott - Wie es zum Unfall kommt - Genealogie mit Ahnenbildern, online verfügbar unter <http://www.textur.com/schrott/schrott1c.htm>, zuletzt geprüft am 10.08.09.

⁴⁸ Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise (wie Anm. 26), 38.

Geschwindigkeitsrausch mit seinem Erlebnis der Ungebundenheit von Zeit und Raum wird im Konzept ‚Zugreise ist Flugreise‘ gefasst.⁴⁹

Die Zugfahrt, die zur Raumfahrt geworden ist, kann auch als Raumschiffahrt gesehen werden. Wo im veloziferischen Geschwindigkeitserlebnis die bestimmten Umriss des Nahraums zu einer unbestimmten Abfolge von Eindrücken ‚verschwimmen‘, wird die Umgebung zum ‚Meer‘, durch das sich der Zug wie ein Schiff bewegt. In *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* verschränkt sich das nautische Konzept Luftfahrt ist Schifffahrt mit dem aeronautischen Konzept Zugreise ist Flugreise – und bringt das astronautische Vehikel hervor.

Die frühen Filme entstehen um 1900, zu einer Zeit, „da die Welt fast gänzlich erforscht und aufgeteilt scheint und größere territoriale Entdeckungen nicht mehr erwartet werden. Das Unbekannte, Fremde, Andere wirkt gleichsam an die Ränder der Welt zurück gedrängt.“⁵⁰ In *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* hat sich der ‚Rand der Welt‘ bereits in die Höhenregion der Alpen verlagert, auch dort ist sie jedoch schon durch Brücken an die Infrastruktur angebunden. Die ‚Gesellschaft für inkohärente Geographie‘ muss, um ihrem Namen noch gerecht zu werden, die Richtung ihrer Reise extremer in die Vertikale verlagern. Dies gelingt ihr mit dem von Mabuloff entworfenen Raumschiffzug, den Méliès durch den Filmhimmel fliegen lässt. „Die neuen Bewegungsmaschinen – von der Eisenbahn bis zur Rakete – lösen uns aus der Gebundenheit an die natürliche Zeit und den natürlichen Umraum [...] die neuen Kommunikationsmaschinen [...] öffnen die natürliche zeiträumliche Begrenztheit unseres Wahrnehmungs- und Mitteilungsfeldes ins Unermessliche.“⁵¹ Unermessliche Dimensionen werden spätestens seit Galileis Blick durch das Fernrohr, der eine bis dahin ungeahnte Raumtiefe sichtbar machte,

häufig mit Metaphern, die dem Bereich der Astronomie entstammen, beschrieben.⁵²

Diente in *LE VOYAGE DANS LA LUNE* noch der nah gelegenen Mond als Reiseziel, wird in *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* die um hundertfünfzig Millionen Kilometer weiter entfernte Sonne angefliegen. Ein Teil der filmischen Erzählung widmet sich der Ausgestaltung der Reise dorthin. „Das Weltall hat in diesen Satiren auf die ‚Geschwindigkeitsräusche‘ der Zeitgenossen noch etwas anheimelnd Überschaubares; es ist nichts weiter als die Fortsetzung unserer Atmosphäre, in der dieselben Gesetze gelten wie auf der Erde.“⁵³ Der Zug, getragen von den Ballons, fliegt vorbei an Planetenmodellen, Sternen und Kometen. Ein Meteoritenschauer vervollständigt das Bild. Die ‚Landschaft‘, die der Filmzuschauer mit dem Kauf der Kinokarte erworben hat, ist kosmisch, der Flug hindurch ästhetisches Erlebnis.



Figure 6. Nächster Halt ‚Sonne‘: der Zug als Proto-Raumschiff.

Umbruch: Bis zur Sonne und nicht weiter

Das Erscheinen der Sonne wird als Epiphanie inszeniert. Hinter den sich lichtenden Wolken und vor einem schwarzem Hintergrund taucht die Sonne mittig, als strahlendes Antlitz auf. Wie in *LE VOYAGE DANS LA LUNE* wird der Himmelskörper mythisch-anthropomorph und als Ziel einer Reise präsentiert. In beiden Filmen ist der Mensch Planetenbewohner, er sucht nicht den unendlichen Raum, sondern den festen Boden. ‚Das Fremde‘ findet er auf seiner Reise

⁴⁹ Ähnlich wurde die Geschwindigkeitssensation auch in der Literatur beschrieben. So berichtet Hans Christian Andersen über sein Erleben der Zugfahrt: „Es ist, als läge Ortschaft dicht an Ortschaft; jetzt kommt eine, jetzt wieder eine! Man kann sich richtig den Flug der Zugvögel denken, so müssen sie die Orte hinter sich zurücklassen.“ Hans Christian Andersen, *Die Eisenbahn*, in: Peter Renz, *Fantasie auf Schienen*, Mit Beiträgen von Hans Christian Andersen, Peter Rosegger, Franz Kafka, Robert Walser, Josef Roth u.a. Eisenbahngeschichten, Friedrichshafen 1989.

⁵⁰ Wolfgang Kabatek, *Imagerie des Anderen im Weimarer Kino*, Bielefeld 2003, 9.

⁵¹ Großklaus, *Medien-Zeit* (wie Anm. 27), 13.

⁵² Vgl. Wendungen wie ‚etwas ist Lichtjahre entfernt‘ oder ‚Preise steigen ins astronomische‘. Zur Metaphorik himmlischer Liebe: Anthony F. Aveni, *Eros am Himmel. Astronomische Metaphern des Liebesthemas*. In Detlev Clemens/Tilo Schabert (Hg.), *Kulturen des Eros*, München 2001.

⁵³ Georg Seeßlen/Fernand Jung, *Science Fiction. Geschichte und Mythologie des Science-Fiction-Films*, Marburg 2003, 83.

durchs All nicht; der planetarische Mensch trifft menschliche Planeten. Die Sonne wird in erzählökonomischer Verkürzung nach kurzer Zeit erreicht. Der Zug fliegt durch ihren geöffneten Mund, der lebende Stern ‚wehrt sich‘ mit menschlichem Ausdrucksvermögen gegen seine bevorstehende Erforschung und spuckt Feuer. Das metaphorische Konzept ‚Wut ist Hitze‘ wurde auf die Sonnenscheibe übertragen.

Das Vorhaben der ‚Gesellschaft für inkohärente Geographie‘, die Sonne in den Bereich des Bekannten einzubinden, kohärent zu machen, bildet den Höhe- und Wendepunkt der Filmerzählung. Das nächste Tableau zeigt, wie der Raumzug in die Szenerie der Sonnenoberfläche stürzt und beim Aufprall zu Bruch geht. Betrachtet man das Zugmodell als Raumschiffmodell, so ist hier der erste Raumschiffbruch der Filmgeschichte zu sehen.



Figure 7. Gestrandet in der Heliosphäre: der erste ‚Raumschiffbruch‘ der Filmgeschichte.

Die Wissenschaftler können die Sonne kurz erkunden, die lebensbedrohlich steigenden Temperaturen lassen sie aber schnell spüren, dass sie sich in einem Gebiet befinden, das für den Menschen nicht vorgesehen ist.

Auf dem fernen Planeten sind die Wissenschaftler zur Sicherung ihres Überlebens auf sich gestellt, doch Mabuloff hat vorgedacht: Er weist die Mitglieder an, sich in die Sicherheit der mitgeführten Kühlkammer zu begeben. Dort gefrieren die Eingeschlossenen allerdings sofort zu Eisklötzen. Um sie wieder aufzutauen, bringt Mabuloff das Stroh, das er auf der Sonne vorfindet (warum liegt hier Stroh?), zum Brennen, indem er mit Steinen Funken schlägt und kräftig bläst. Erst der Rückgriff auf diese archaische Kulturtechnik kann die Reisetilnehmer retten. Die Anwendung komplexerer Technik, wie sie Auto, Zug und Kühlkammer darstellen, wurde der Expedi-

tion bisher stets gefährlich. Die mühsam beherrschte Kunst, Naturkräfte für menschliche Zwecke zu instrumentalisieren, konnte im Verlauf der bisherigen Filmhandlung nur bedingt zur weiteren Erschließung unbekannter Gebiete genutzt werden.

Rückkehr: die gewohnte Moderne

Im U-Boot, dem letzten noch nicht zerstörten Vehikel, flüchtet die Gesellschaft aus der Gefahrenzone. Vom Rand der Sonnenscheibe lässt sie sich in Richtung Erde fallen, die sich im anthropomorphen und geozentrisch gedachten Universum ‚unten‘ befindet. Das U-Boot wird so für kurze Zeit tatsächlich Raumschiff. Nach einer ‚Splash-Down‘ Landung auf dem Meer, sinkt es zum Grund des ‚oceanos‘.

Méliès bedient sich der dramaturgischen Darstellungstechnik der ‚vierten Wand‘, um dem Filmpublikum Einblick in das Geschehen im Inneren des U-Boots bieten zu können. Wie eine Vorwegnahme des filmischen Stilmittels ‚Split-Screen‘ wirkt dabei die vertikale Teilung des Boot-Innenraums. Es wird ersichtlich, dass sich die Trennung zwischen Wissenschaft und Arbeiterschaft im ‚Mikrokosmos U-Boot‘ fortgesetzt hat. Während die Wissenschaftler im vorderen Raumteil über Pläne gebeugt diskutieren, bedienen zwei Arbeiter im Kesselraum die Dampfmaschine. Die Forschungsgesellschaft betrachtet die Exotik der submarinen Sphäre mit Fernrohren, sichere Distanz vom bedrohlichen Außen gewährt die feste Hülle des U-Boots. Als ein riesiger Oktopus, zoomorphisiertes Misstrauen gegenüber dem oceanos, sich dem Boot nähert, wird optische Distanzierung durch das Verriegeln des Aussichts-fensters gewonnen. Eilig kehren die Wissenschaftler zur Ausarbeitung ihrer Pläne zurück und schaffen sich in der Wissenschaft Entlastung vom Schrecken der Tiefsee; parallel dazu bricht im Maschinenraum ein Feuer aus, das selbst die Löschbemühungen beider sozialer Klassen nicht löschen können. Der Versuch, die Naturkräfte ‚Feuer‘ und ‚Wasser‘ als Dampfmaschinen-Antrieb praktisch zu nutzen, hat sich als eine Gefährdung erwiesen, die nicht mehr aufzuhalten ist. Die folgende Explosion zerreißt das U-Boot. Zu den irdischen Brüchen des Hausbruchs und des Autobruchs, sowie dem kosmischen ‚Raumzugbruch‘ kommt ein vierter, submariner Schiffbruch.

Der vordere Teil des U-Boots schießt aus dem Wasser und fällt auf den Strand. Von dem herabstürzenden Wrackteil werden die Fischer, die dort

ihrer gewohnten Arbeit nachgehen, fast getroffen. Wie schon im Durchbruch des Alpen-Hauses, werden unbeteiligte Vertreter einer traditionellen Lebensweise, ohne darauf vorbereitet zu sein, in den Gefahrenradius der technischen Moderne mit einbezogen.



Figure 8. Achtung, U-Boot von oben! Die Äquivalenz von Tiefsee und Weltall.

Diese Konstellation, ‚Schiffbruch-mit-unfreiwilligem-Teilnehmer‘, kann als Ausdruck des Unbehagens gegenüber der rasanten Technisierung und Modernisierung der Lebenswelt verstanden werden. Als Metapher für technisiertes Weltempfinden, als spezifisch moderne Version der ‚Schiffbruch mit Zuschauer‘-Konstellation kann sie den drei von Blumenberg ausgemachten Metapher-Varianten hinzugefügt werden. Der Mensch begibt sich nicht auf See, er ist aber auch nicht schon immer eingeschifft. Es ist die Flut aus technischen Neuerung, die ihn zu Beginn des „machine age“⁵⁴ in Form hereinbrechender Wellen einholt.

Aus der Darstellung der Wissenschaftler, deren theoretisch durchdachtes Vorhaben in der praktischen Umsetzung immer wieder scheitert, entsteht ein komischer Effekt, der die realen Konflikte satirisch mildert. Mabuloff wird sogar, nachdem er und die Mitglieder der Gesellschaft dem Wrackteil entstiegen sind, von den Fischern auf Schultern getragen. Méliès lässt die Filmerzählung versöhnlich ausklingen. Die traditionelle Gesellschaft, repräsentiert in den Fischern, trägt die Wissenschaft, die mit Mabuloff repräsentiert ist, auf Schultern. Dieser wiederum trägt die Schiffschraube des U-Boots, das die Arbeiter in der Anfangssequenz des Films herstellten.

⁵⁴ Fredric Jameson, *Postmodernism, or, The Cultural Logic of Late Capitalism*, Durham 1991, 72.



Figure 9. Technischer Fortschritt als Sozialutopie: Tradition und Moderne arbeiten Hand in Hand.

Im letzten Tableau werden die an den Ausgangsort ihrer Reise zurückgekehrten Expeditionsteilnehmer feierlich empfangen. Die Befahrung des Weltalls hat sich als möglich, aber nicht als lohnend erwiesen. Die Beurteilung der eigenen Lebenswelt und das Akzeptieren ihrer Zustände kann dadurch umso positiver ausfallen.

Rückblick

In *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* werden die Konflikte, die aus den Umbrüchen im sozialen, räumlichen und ‚technischen Erleben‘ während des frühen 20. Jahrhunderts entstanden sind, in Vehikel- und Gebäude-Frakturen konzeptualisiert. Werden die im Film verwendeten Vehikel Raumschiff-Zug, Auto⁵⁵, U-Boot unter dem ‚Prinzip Schiff‘ subsumiert, so lässt sich für die Vehikelfrakturen in *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* das Konzept ‚Umbruch ist Schiffbruch‘ formulieren. Es fällt auf, dass sich ein Großteil der Fragmentierungen noch auf terrestrischem Grund abspielt. Die ‚Eroberung‘ der unendlichen Weiten des Alls geschieht – auch in filmhistorischer Hinsicht – erst später.

⁵⁵ Das Auto, ein Abkömmling des Wagens, wird erst später in metaphorischem Zusammenhang mit der Schifffahrt gebracht. Die ausladende Form amerikanischer Autos der 50er Jahre lässt den Ausdruck ‚Straßenkreuzer‘ entstehen. Seinen Ursprung findet dieses Wort in der Bezeichnung des holländischen Schiffstyps ‚Kruiser‘. Die Hauptaufgabe der Schiffe dieses Typs war es, Präsenz zu zeigen. Mit der Übertragung der Bezeichnung auf das Automobil verwandelte sich der ‚Kotflügel‘ in die elegante ‚Heckflosse‘. Vgl. die ‚Nautik‘ in ‚Autoflotte‘ und ‚Luftflotte‘. Vgl. Anette Auberle/Annette Klosa, *Duden - Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache*, 3. Aufl. Mannheim 2001, 453.

Ausblick

Der Bruch des ‚Raumfahrtzuges‘, den Méliès in *LE VOYAGE À TRAVERS L'IMPOSSIBLE* zeigt, steht am Anfang einer Vielzahl weiterer ‚Havarien im Sternenmeer‘. Die erste mit wissenschaftlicher Beratung inszenierte Raumfahrt wird in Fritz Langs *FRAU IM MOND* (D 1929) gezeigt.⁵⁶ Die Fortschritte der realen Raketentechnik verfolgen während des Zweiten Weltkrieges militärische Ziele und haben mit bemannten Reisen ins All nichts, mit dem zielgenauen Wiederherunterfallen als Sprengwaffe viel zu tun. Diffuse Ängste vor Luftangriffen und einem zweiten Weltkrieg werden bereits in *THINGS TO COME* (GB 1936) konkretisiert.⁵⁷ Zu einem Genre verdichteten sich die im SF-Modus gehaltenen Filme nach dem Erfolg von *DESTINATION MOON* (USA 1950) ab 1950.⁵⁸ Und immer wieder kommt es zu Raumschiffbrüchen. In *CONQUEST OF SPACE* (USA 1955) erscheint der uralte Verdacht, dass die Erde die einzige dem Menschen bestimmte Sphäre ist und ein Aufbruch in Sphären darüber hinaus Frevel sein könnte erneut. So sabotiert einer der Protagonisten die angesetzte Reise zum Mars mit der Begründung „God put man on earth, but nothing is mentioned in the Bible about him going to other planets!“ Die Entgrenzung, die auf das Ausschalten des Bordcomputers HAL in *2001: A SPACE ODYSSEY* (GB/USA 1968) folgt, wird hingegen nicht als Scheitern inszeniert, sondern als Befreiung aus einer technokratisch gewordenen Raumschiff-Innenwelt.

Die erste reale Mondlandung erfolgte 1969, bruchlos. Doch schon 1972 wurde das Mondlandeprogramm abgebrochen, der Aufwand auf den Erdtrabanten zu gelangen, stand in keinem Verhältnis zur vorgefundenen lebensfeindlichen Geröllwüste. Auf diese Demystifikation des Alls reagierten einige Science-Fiction-Filme, in dem sie den Blick zurück auf die Probleme der menschlichen Lebenswelt

richteten. In *SILENT RUNNING* (USA 1972) dient ein Raumschiff als ‚Arche‘. Unter riesigen Glaskuppeln werden dort die letzten Reste irdischer Vegetation am Leben erhalten, nachdem die Pflanzen- und Tierwelt auf der Erde durch Umweltverschmutzung zerstört wurde. Aufgrund von finanziellen Gründen soll das Projekt aufgegeben werden. Ein Vorhaben, dem sich die Hauptfigur widersetzt und die Kuppeln vom Hauptschiff absprengt. Auf diesen Bruch folgt jedoch keine transzendierende Erfahrung mehr, vielmehr gleitet die Kuppel als einsame ‚Flaschenpost‘ durch ein gleichgültiges All. Auch in *DARK STAR* (USA 1974) kann sich die menschliche Selbstbehauptung gegen den ‚Absolutismus der Wirklichkeit‘ nicht mehr auf religiöse oder metaphysische Sinnangebote stützen, sondern nur noch in Absurdität retten. Eine Descartes zitierende Bombe kommt beim Philosophieren zu dem Schluss, dass ihr einziger ‚Raison d'être‘ sei, zu explodieren.

Die Tendenz, Raumschiffe zunehmend düster zu zeigen, verstärkt sich in der Folgezeit und ist am deutlichsten an *ALIEN* (GB 1979) abzulesen. Der Innenraum des Schiffes, der bisher die vor den Gefahren einer fremden Außenwelt geschützte Sphäre menschlicher Kultur war, wird zum labyrinthischen Gefängnis, nachdem ein außerirdisches Wesen, das Jagd auf die Besatzung macht, an Board gelangen konnte. Mit der Umkehrung der im Genre üblichen Geschlechterkonstellationen thematisiert der Film auch die im Zuge des Feminismus aufgekommene Frage nach fester Rollenzuschreibung zwischen den Geschlechtern.⁵⁹

Mit der Wiederbelebung der Space Opera in der *STAR WARS* - Reihe (USA ab 1977) wird das Genre ‚nostalgisch‘⁶⁰ und rekurriert auf inzwischen ‚klassische‘ Vorbilder wie z. B. *FORBIDDEN PLANET* (USA 1950). Weitestgehend befreit vom ideologischen ‚Ballast‘ der frühen 1970er Jahre werden in diesen technisierten Fantasymärchen die Verhältnisse von Mensch und Maschine vor allem am Verhältnis Mensch-Roboter durchgespielt. Der Raumfahrt kommt dabei eine weniger prominente Stellung zu, das Element Raumschiff wird inzwischen als

⁵⁶ Regisseur Lang zieht hierfür die Raketexperten Oberth und Ley zu Rate und konzipiert erstmals den ‚Countdown‘, der später in der realen Raumfahrt zum Standard wird, indem er den Raketenstart durch das Herunterzählen einer Sequenz von Sechs bis Null dramatisiert. Vgl. Lotte H. Eisner, Fritz Lang. London 1976, 106.

⁵⁷ Vgl. Hierzu auch Kurt Möser, Fliegerblick 1914, online unter <http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/archives/858>, geprüft am 10.08.09.

⁵⁸ „The final title, ‚This is the End of the Beginning‘ could not have been more true: Destination Moon blasted-off a movie cycle that is still in orbit.“ Dennis Gifford, Science Fiction Film, Bungay 1971, 114.

⁵⁹ Vgl. Andreas Böhn, Frauen und Schreckensräume im Film. Die Alien-Reihe. In Waltraud Fritsch-Rößler, (Hg.) Frauenblicke. Männerblicke. Frauenzimmer. Studien zu Blick, Geschlecht und Raum, St. Ingbert 2002, 323-331.

⁶⁰ Vgl. Svetlana Boym, Future of Nostalgia, New York 2001; sowie Annette Kuhn, An Everyday Magic. Cinema and Cultural Memory, London 2002.

gewöhnliches Fortbewegungsmittel genutzt, das Weltall wird als eine ins Kosmische verlängerte Bühne verwendet. Die Raumschiffe der STAR TREK-Reihe (USA ab 1979), die als riesige Generationenschiffe durch den Weltraum gleiten, stellen hingegen isolierte Modellwelten dar und erinnern als gesellschaftliche Ideal- und Alternativentwürfe zur außerfilmischen, irdischen Gegenwart an die Insel Utopia des Thomas Morus.

Während der 1980er Jahre ist das Filmgenre Science Fiction geprägt von einer Vielzahl von Sequels, vor allem der ‚Blockbuster‘ STAR WARS und STAR TREK, aber auch der ALIEN-Reihe. Die dramaturgische Verwendung der Raumschiffahrt gestaltet sich heterogen. Sie reicht von interplanetarischen Robinsonaden als Plädoyer für Völkerverständigung wie in ENEMY MINE (D 1985) bis zur Verlegung unbekannter Flugobjekte in die maritime Sphäre der irdischen Tiefsee, in die dem Raumschiff analoge U-Boote aufbrechen. Als Aufruf gegen das atomare Wettrüsten zwischen Ost- und Westblock kann der ins Märchenhafte reichende Erzählinhalt des Unterwasserfilms ABYSS (USA 1989) verstanden werden. In CONTACT (USA 1997) bleibt der ontologische Status der gezeigten Reise bis zuletzt unklar, und so kommt es im Erzählmodus des Fantastischen zu einer Veröhnung wissenschaftlicher und spiritueller Erkenntnis, deren Wahrheit im Subjektiven verbleibt.

Die reale Industrialisierung der Raumfahrt, das Challenger Unglück 1986 und die Columbia Katastrophe 2003 tragen zur Trivialisierung der Raumfahrt bei. In den 1990er Jahren wird sie als Historikum selbst zum Gegenstand filmischer Verarbeitung. So zeigt der an reale Ereignisse angelehnte APOLLO 13 (USA 1995) die Geschichte eines Beinahe-Unglücks während einer Mondmission im Jahr 1970. Die Metapher vom ‚alt gewordenen‘ Raumfahrtfilm findet sich in der Komödie SPACE COWBOYS (USA 2000), in dem die fiktive Geschichte einer Gruppe bereits pensionierter Astronauten, die noch einmal zu einer Weltraummission aufbrechen, erzählt wird; aus der ‚New Frontier‘ ist die ‚Last Frontier‘ geworden.

Die Dichotomie Erde/Weltall scheint gegen Ende des zweiten Jahrtausends ihre Fähigkeit als Metapher für den Grundkonflikt der Science Fiction, der Konfrontation Bekannt/Unbekannt, zu stehen, verloren zu haben. Das Raumschiff, das über die Zwischenstufe der Luftschiffahrt an die Stelle des traditionellen Schiffes getreten ist, wird nicht mehr mit einer Semantik als Vermittler zwischen diesen Sphären

belegt. Als neue Reflexionszone dienen seit den 1990er Jahren die Welten der neu eröffneten virtuellen ‚Räume‘. In Filmen wie THE MATRIX (USA 1999) treten Fakt und Fiktion, Realität und digitale Repräsentation in ein neues, von den Restriktionen der physikalisch-empirischen Wirklichkeit weitgehend befreites Verhältnis zueinander. Die aus der nautischen Metaphorik bekannte Semantik des Grenzübertritts verschwindet dennoch nicht, im Gegenteil. Die Gegensätzlichkeit bekanntes Land/ unbekanntes Meer und die Semantik der wagnisreichen Erfahrung dieser Räume setzt sich im als unbegrenzten Raum begriffenen Cyberspace⁶¹ fort und findet in Sprachbildern wie ‚Datenmeer‘, ‚Surfen‘, ‚Navigator‘ oder ‚Pirate Bay‘, ihre Entsprechung.⁶²

⁶¹ Die Prägung des Kompositum ‚Cyberspace‘, das sich zusammensetzt aus ‚cyber‘ (von gr. Kybernetes = Steuermann des Schiffs) und space (von lat. ‚spatium‘ = Raum mit unbegrenzter Weite) wird dem Science Fiction Autor William Gibson zugeschrieben, der den Begriff in seinem 1984 erschienen Roman Neuromancer verwendet. Vgl. Achim Bühl, Die virtuelle Gesellschaft: Ökonomie, Politik und Kultur im Zeichen des Cyberspace, Opladen 1997, 23; sowie: William Gibson, Neuromancer, New York 1984.

⁶² Vgl. Markus Schroer, Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums, Frankfurt/M. 2006, 252.