

Jules Verne

»Außergewöhnliche Reisen«

Science-Fiction als Wegweiser in die moderne Welt

von Anne Hardy In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand nahezu zeitgleich in Frankreich, England und den Vereinigten Staaten eine neue Romanform, die dank eines technikbegeisterten Publikums und verbilligter Drucktechniken rasch eine große Leserschaft fand: der Science-Fiction-Roman. Der Übergang von einer statischen zu einer dynamischen Weltansicht warf erstmals Fragen nach zukünftigen Entwicklungen auf. Diese betrafen auch die Eroberung neuer Räume in immer kürzeren Zeiten, teils dank neuartiger, schneller Verkehrsmittel. Besonders Jules Verne traf mit seinem meistverkauften Roman »Um die Erde in 80 Tagen« den Publikumsgeschmack der Zeit.

Jules Verne (1828–1905), der Sohn eines Anwalts, war ein erfolgloser Schriftsteller bis zu seiner Begegnung mit dem Verleger Hetzel. Seine von Edgar Allan Poe und E. T. A. Hoffmann inspirierten Werke und Theaterstücke waren mehrheitlich unveröffentlicht geblieben. Dem Wunsch seines Vaters, er solle als Anwalt arbeiten, widersetzte sich der junge Schriftsteller hartnäckig, doch musste er ab 1854 seinen Lebensunterhalt als Makler an der Pariser Börse verdienen. Erst nachdem sein erster, von Pierre-Jules Hetzel herausgegebener Roman »Fünf Wochen im Ballon« ein Erfolg geworden war, konnte er den Traum, ausschließlich vom Schreiben zu leben, realisieren. Dazu musste er sich allerdings auf Kompromisse mit dem Verleger einlassen.

Als ehemaliger Revolutionär von 1848 wollte Hetzel die Demokratisierung durch Bildung verwirklichen. Er war 1851 nach dem Staatsstreich Napoleons III. ins Ausland geflohen und erst nach der Amnestie von 1859 nach Paris zurückgekehrt. Als er Verne kennenlernte, plante er die Herausgabe eines Familienmagazins mit dem programmatischen Titel »Le Magasin illustré d'Education et de Récréation«, das seine Leser auf unterhaltsame Weise belehren sollte. Der zweite Roman, den Verne für Hetzel schrieb – eine eher finstere Zukunftsvision von Paris im 20. Jahrhundert – passte nicht in dieses Programm und wurde vom Ver-

leger abgelehnt. Fortan achtete Verne auf die Wünsche seines Verlegers. Aus seiner Korrespondenz mit Hetzel geht hervor, dass dieser in den ersten anderthalb Jahrzehnten großen Einfluss auf Vernes schriftstellerische Tätigkeit ausübte.

Fiktion auf wissenschaftlicher Basis

Jules Verne extrapolierte zwar in seinen Romanen technische Entwicklungen, aber er verlegte die Handlung nicht in die Zukunft. Ganz im Trend der zeitgenössischen naturalistischen Schule im Umfeld des Schriftstellers und Journalisten Emile Zola war er darauf bedacht, seinen Erzählungen einen realistischen Anstrich zu geben. Doch während sich Zola für die sozialen Folgen des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts interessierte, nutzte Verne seine abenteuerlichen Reisen, um Wissenschaft zu popularisieren. Die Präzision und die detailgetreuen Schilderungen, mit denen er den Eindruck erweckte, er habe die Reise selbst unternommen, begeisterte auch die Literaturkritiker. Sie bescheinigten ihm, seine Beschreibungen seien »exakt und minutiös wie ein Logbuch« und vermittelten den »absoluten Eindruck des Wirklichen«. (Vierne 1989)

Das ist umso erstaunlicher, als der Autor sein Wissen meistens aus Büchern oder populärwissenschaftlichen Artikeln bezog. Er besaß eine Kartei mit Exzerpten, die er ständig erweiterte und die in den 1890er Jahren auf 20 000 Notizen anwuchs. Außerdem fragte er immer wieder Experten um Rat, beispielsweise seinen Bruder Paul, der Seemann war, oder den Erfinder Jacques-François Conseil. Letzterer arbeitete an einem mit Dampf betriebenen U-Boot. Das Vorbild für die »Nautilus«, das U-Boot von Kapitän Nemo in »20 000 Meilen unter dem Meer«, war vermutlich das 1863 vom Stapel gelassene U-Boot »Le Plongeur«, das im Auftrag des französischen Kriegsministeriums gebaut worden war. Verne hatte ein Modell des Bootes 1867 bei der Pariser Weltausstellung gesehen. Allerdings waren die Versuche mit »Le Plongeur« wieder eingestellt worden, weil es beim Tauchen nicht auf einer Höhe gehalten werden konnte und es auch noch keine unter Wasser verwendbaren Waffen gab. Die eigentliche kreative Leistung Vernes bestand meistens nicht in der Erfindung eines technischen Artefakts, sondern im Ausspinnen der Möglichkeiten seines Gebrauchs, sobald es perfekt funktionierte. (Costello 1979)

Erfolg hatten Vernes »Außergewöhnliche Reisen« nicht zuletzt deshalb, weil sie an die damals beliebte Reiseliteratur anknüpften und die Neugierde des Lesers auf die Geographie und die Sitten ferner Länder stillten. Dass sein 1873 erschienener Roman »Um die Erde in 80 Tagen« sein beliebtester wurde – zu Lebzeiten Vernes verkauften sich allein in Frankreich 108 000 Exemplare –, deutet darauf hin, dass die Leser zunehmend darauf brannten, diese Reisen dank neuer Verkehrsmittel selbst zu unternehmen. Hier fiel der Bildungsauftrag des Verlegers mit dem Wunsch des Lesers nach Orientierung und Unterhaltung zusammen.

Um die Erde in 80 Tagen – eine ehrgeizige Wette

Bemerkenswert ist an der Reise des exzentrischen Engländers Phileas Fogg, dass Verne kein einziges neues Verkehrsmittel zur Umrundung der Erde erfand.



Als er in Hongkong den Dampfer nach Yokohama verpasst, chartert Phileas Fogg kurzentschlossen ein Lotsenboot.

Planmäßig sollte die Reise per Eisenbahn und Postschiff erfolgen. Und wenn sie durch unvorhergesehene Ereignisse unterbrochen werden musste, kamen primitivere Beförderungsmittel zum Einsatz: Beispielsweise steigt Fogg auf einen Elefanten um, als er feststellen muss, dass die Bahnstrecke von Bombay nach Kalkutta zwar laut Zeitungsberichten eröffnet ist, aber de facto im letzten Drittel noch ein Stück fehlt. In den USA legen die Reisenden nach einem Überfall der Sioux-Indianer auf die transamerikanische Eisenbahn einen Teil des Wegs mit einem »Festlandschiff«, einem mit Segeln bestückten Schlitten, zurück.

Neu und für Vernes Zeitgenossen faszinierend war die Tatsache, dass dank des regelmäßigen Postschiffverkehrs im British Empire und der Eisenbahnstrecken durch den indischen Subkontinent sowie quer durch Nordamerika die Reisedauer um die Erde ungemein verkürzt werden konnte. Brauchte man beispielsweise zuvor sechs Monate, um von San Francisco nach New York zu gelangen, waren es mit der Eisenbahn nur noch sieben Tage. Damit schien auch der Raum zu schrumpfen. Das wird gleich zu Anfang des Romans thematisiert, als Phileas Fogg beim Kartenspiel im Londoner Reform Club behauptet, die Erde sei früher einmal groß gewesen. »Was meinen Sie mit ›früher‹? Sie wollen doch nicht behaupten, dass der Erdball geschrumpft wäre?«, entgegnet der Ingenieur Andrew Stuart. Worauf Gauthier Ralph vom Direktorium der Bank of England bestätigt: »Die Erde ist kleiner geworden. Für eine Erdumrundung braucht man heute zehnmal weniger Zeit als vor hundert Jahren.« Als Informationsquelle dient dem Gentleman der Morning Chronicle, der die Zeit für die einzelnen Teilstrecken addiert hat und dabei auf 80 Tage kommt. Etwaige Verzögerungen durch Nebel, Sturm, Entgleisung, Schiffbruch und Überfälle, behauptet Fogg, seien bereits eingerechnet.

Die Idee einer Weltreise war keine Erfindung Vernes. Bereits 1870, zwei Jahre bevor er seinen Roman schrieb, hatte die Zeitschrift »Le Magasin Pittoresque« den von Verne zitierten Zeitplan veröffentlicht. Auch der Reiseveranstalter Thomas Cook hatte 1871 mit der Möglichkeit einer Weltreise geworben. Dem Verne-Biografen Peter Costello zufolge hat dieser Reiseprospekt den Autor inspiriert. (Costello 1979) Offenbar hatte Phileas Fogg auch ein historisches Vorbild. George Francis Train, ein wohlhabender Geschäftsmann aus Boston, der selbst eine Schiffsverbindung zwischen Liverpool und Australien eröffnet hatte, war 1870 tatsächlich in 80 Tagen um die Welt gereist. Später, als Vernes Buch so überaus erfolgreich war, beklagte er sich, die Literaturgeschichte habe ihn, den wahren Phileas Fogg, übergangen.

Was der Reise des historischen Vorläufers von Vernes Helden fehlt, ist jedoch das Element des Zeitdrucks, das durch den Abschluss einer Wette in die Ge-

Kapitän Nemo entdeckt den Südpol.





und seiner Entschlossenheit zu verdanken. So macht er einen Umweg, um eine indische Witwe vor der Verbrennung mit ihrem verstorbenen Gatten zu retten, er trotz dem Sturm auf einem Lotsenboot im Ostchinesischen Meer und verfeuert zuletzt die hölzernen Aufbauten eines gecharterten Handelsschiffs, dem die Kohle ausgegangen ist.

20 000 Meilen unter dem Meer – Die Eroberung neuer Räume

Ein zweites Motiv, das Verne in seinen Romanen aufgreift, ist die Eroberung des Raums. Nachdem sich das Zeitalter der geographischen Entdeckungen dem Ende zuneigte, stillte der Autor die Neugierde seiner Leser, indem er sie in die exotischsten Regionen der Erde, in die Tiefsee, zum Mittelpunkt der Erde und sogar zum Mond entführte. Dazu musste der Autor bereits existierende Pläne für U-Boote, Luftschiffe und Autos in der Fantasie zu perfekt funktionierenden Transportmitteln reifen lassen. In »20.000 Meilen unter dem Meer«, erschienen 1869, nimmt Kapitän Nemo die Weltmeere in Besitz. Getreu seinem Motto »Mobile in Mobilis« (mobil in einem beweglichen Element) bewegt er sich durch ein Element, in dem der Mensch ohne technische Hilfsmittel nicht überleben kann. Er macht sich das Meer auch im biblischen Sinne untertan, indem er sich aus seinen Erträgen ernährt und kleidet.

Lange bevor Jacques Cousteau seine ersten Unterwasser-Expeditionen startete, lässt Verne vor den großen Glasfenstern im Salon der Nautilus die exotische Flora und Fauna des Meeres vorbeiziehen. Nemo hebt



Kapitän Nemo durchstreift mit seinen Begleitern einen unterseeischen Wald. »Wer hätte ihm diesen Besitz streitig machen können?« fragt Jules Verne.

schichte kommt. Schafft Phileas Fogg es nicht, binnen 80 Tagen zurück zu sein, verliert er die Hälfte seines Vermögens. Da er die andere Hälfte in Reisekosten investiert, riskiert er nicht weniger als seinen Ruin. Der Wunsch, Rekorde aufzustellen und wieder zu brechen, ist ein typisches Phänomen der Zeit. Noch um 1900 war es kaum möglich, »von der Zukunft etwas anderes als Tempo und Beschleunigung zu erwarten«, urteilt der Technikhistoriker Joachim Radkau in seinem Buch »Das Zeitalter der Nervosität«. (Radkau 2000) Allerdings entsprang der Ehrgeiz weniger dem Bereich der Technik als dem Sport. So verwundert es nicht, dass auch Vernes Roman seine Zeitgenossen dazu anspornete, die Erde in weniger als 80 Tagen zu umrunden.

Dass Phileas Fogg von sportlichem Ehrgeiz getrieben ist, verdeutlicht Verne, indem er seinen Helden mit einem Chronometer vergleicht. Vor Antritt seiner Reise ist Fogs Tagesablauf auf die Minute geregelt. Er zeichnet sich durch äußerste Ökonomie der Bewegung aus und wählt immer den kürzesten aller Wege. Anders als sein Diener Passepartout hat er an der Reise keinerlei touristisches Interesse. Mit seinen Reisegefährten plaudert er nicht, er interessiert sich nicht für Land und Leute. »Er reiste ja auch gar nicht – er war ein Schwerkörper, der entsprechend den Gesetzen der Bewegungslehre eine Erdumkreisung vollzog«, erklärt Verne. Dass Fogg trotzdem im Laufe der Geschichte zu einem Helden wird, ist in erster Linie seinem Mut

»In Staunen versunken lagen wir vor diesen Glasscheiben.« Blick aus den Panorama-Fenstern im Salon der Nautilus.



Abschussrampe für die Raumkapsel auf dem Gipfel des Longs Peak in Missouri.

☉ Auf den Punkt gebracht

- Jules Verne erfüllte in seinen Science-Fiction-Romanen den Bildungsauftrag seines Verlegers, indem er das beliebte Genre der Reiseliteratur auf unerforschte Regionen der Erde ausdehnte.
- Zwar extrapolierte Verne in seinen Romanen die Möglichkeiten der zeitgenössischen technischen Entwicklungen, aber er verlegte die Handlung nicht in die Zukunft.
- Verne hatte eine überwiegend positive Haltung zu Wissenschaft und Technik. Für ihn waren sie die Vehikel in die Moderne.

Durchquerung des Ozeans, Durchquerung des Welt- raumes – wo liegt da der grundsätzliche Unterschied?« Das historische Vorbild für Ardan war Vernes Freund, der Fotograf Felix Nadar, eine schillernde Persönlich- keit, die in Paris unter anderem durch die Konstruk- tion des Riesenballons »Le Géant« berühmt gewor- den war. Verne schildert ihn als einen Visionär, der »in das Unmögliche verliebt ist, der versucht, der probiert, mehr oder weniger Erfolg hat, letztlich aber eine Sache in Gang bringt; dann mischen sich die Gelehrten ein, reden, schreiben, rechnen, und eines schönen Tages tritt der Erfolg vor aller Augen zutage!« (Dehs 1986) Im Roman ist es Ardans Ziel, den Mond zu kolonial- sieren, ihn landwirtschaftlich zu nutzen und dort Hun- de zu züchten.

Dem Abenteurer Ardan stellt Verne den Ingenieur Impey Barbicane zur Seite. Der Präsident des ameri- kanischen Kanonenclubs sucht für seine nach dem Ende des amerikanischen Sezessionskrieges untätigen Freunde eine neue Aufgabe. Sie sollen ihr Können durch eine technische Herausforderung bisher unbe-

die Schätze gesunkener Schiffe, findet die sagenum- wobene Stadt Atlantis und entdeckt im Jahr der Eröff- nung des Suezkanals eine unterseeische Passage zwi- schen dem Mittelmeer und dem Roten Meer. Einer der Höhepunkte von Vernes Roman ist die Entdeckung des Südpols. In Vernes Phantasie kommt Kapitän Nemo weiter als jeder Forschungsreisende vor ihm, weil er mit der Nautilus unter den Eismassen hindurch tau- chen kann.

Von der Erde zum Mond – Vernes visionärster Roman

In den beiden Romanen »Von der Erde zum Mond« (1865) und »Reise um den Mond« (1870) dehnt Ju- les Verne die Eroberung des Raumes über die Erde hi- naus aus. Sein Held Michel Ardan versucht, eine neu- gierige Menge von dem Projekt zu überzeugen, indem er behauptet: »Entfernung« ist ein ganz relatives Wort, das man in Zukunft mit »Null« gleichsetzen kann. So wie wir heute von Liverpool nach New York spazie- ren, wird man von der Erde zum Mond spazieren.

Literatur

Costello, Peter *Jules Verne. Der Erfinder der Science-Fiction* Katwijk aan Zee 1979.

Dehs, Volker *Jules Verne* Reinbek bei Hamburg 1986.

Päch, Susanne *Das literarische Gedankenexperiment – zur Technikgeschichte des Science Fiction* In: *Technik und Kultur* Bd. 7: Technik und Kunst, Düsseldorf 1994.

Radkau, Joachim *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bis- marck und Hitler* München 2000.

Roberts, Adam *The History of Science Fiction* Houndmills, Basingstoke 2006.

Vierne, Simone *Jules Verne. Mythe et modernité* Paris 1989.

Zimmermann, Rainer E. *Das Technikverständnis im Werk von Jules Verne und seine Aufnahme in Frankreich des 19. Jahrhunderts* Diss. Phil. Berlin 1988.



So exotisch die Reiseziele auch sein mögen; immer achtet Verne darauf, das Transportmittel seiner Helden behaglich einzu- richten, wie hier die Raumkapsel.

kannten Ausmaßes unter Beweis stellen: die Konstruktion einer Kanone, die ein Geschoss von der Erde zum Mond transportiert. An diesem Mondprojekt werden im Laufe der Handlung 2000 Menschen beteiligt; seine Finanzierung kann nur dank internationaler Subskriptionen gesichert werden. Aus dem ursprünglichen Geschoss wird eine bemannte Raumkapsel. Verne nimmt hier nicht nur den Gedanken späterer Großforschungsprojekte vorweg, sondern auch ihre Realisierung durch internationale Kooperationen.

Vorausschauend ist auch die Thematisierung der unerwarteten und riskanten Folgen eines solchen Großprojekts. Der Start der Raumkapsel führt am Ende des ersten Bandes zu einer Naturkatastrophe, die sich vom Ort des Abschusses in Florida in einem Umkreis von 300 Seemeilen von der amerikanischen Küste auswirkt: Durch den Rückstoß der Kanone wird ein Beben ausgelöst, auf das eine Windhose folgt: »Die Menschen fielen wie Ähren unter der Sichel, Tausende wurden verletzt und getötet [...] 300 000 wurden auf der Stelle mit Taubheit, Blindheit und Entsetzen geschlagen.« Am Ende des zweiten Bandes, den Verne fünf Jahre später schrieb, sind diese Schrecken allerdings vergessen: Nach ihrer glücklichen Rückkehr beschließen die Raumfahrer, eine interstellare Kommunikationsgesellschaft zu gründen, die eine regelmäßige Verbindung zum Mond aufbauen soll.

Bezeichnend für Verne ist, dass er seine Mondfahrer vom Kurs abkommen lässt, so dass sie den Mond nicht betreten. So vermied er es, über Dinge spekulieren zu müssen, die er nicht aus vorhandenem Wissen extrapolieren konnte. Ardan und Barbicane umrunden lediglich den Erdtrabanten, wobei sie sich die Frage stellen, ob er bewohnt ist und ob die Seleniten primitiver oder fortschrittlicher sind als die Erdbewohner.

Jules Vernes Haltung zu Wissenschaft und Technik war, im Gegensatz zu englischen Autoren wie Herbert George Wells, zumeist positiv, auch wenn sich in spä-

teren Jahren kritische Töne in seine Romane mischten. Im Laufe seines Lebens machte er sich den Bildungsauftrag seines Verlegers zu eigen, so dass er drei Jahre vor seinem Tod behauptete, er sei nicht besonders stolz darauf, über technische Entwicklungen wie das Auto, das U-Boot oder lenkbare Luftschiffe geschrieben zu haben, bevor sie realisiert wurden. »Ich habe lediglich eine Fiktion aus dem entwickelt, was in der Folge zur Tatsache werden musste, und so ist meine Absicht in diesem Verfahren auch nicht das Prophetisieren gewesen, sondern geographisches Wissen unter der Jugend zu verbreiten, indem ich es auf größtmögliche Weise anziehend gestaltete.« (Dehs 1986) Seine Erzählungen sollten Wegweiser in die moderne Welt sein. Dabei beinhalten sie oft unüberbrückbare Gegensätze zwischen Vernes technisch-realistischem Ehrgeiz und der mystisch-symbolischen Ästhetik, die nach Ansicht des Literaturwissenschaftlers Adam Roberts als Motor von Vernes größten Fiktionen dient. (Adams 2006) Vielleicht erklärt das den Reiz, den die »Außergewöhnlichen Reisen« auch heute noch auf den Leser ausüben. ♦

Die Autorin



Dr. Anne Hardy, 48, ist Referentin für Wissenschaftskommunikation an der Goethe-Universität. Mit den Technikräumen von Jules Verne befasste sie sich während ihres Promotionsstudiums in Technikgeschichte an der Technischen Universität Darmstadt.

hardy@pww.uni-frankfurt.de

Anzeige

Für sie, für ihn

oder einfach nur für DICH!



GOETHE
UNIVERSITÄT
FRANKFURT AM MAIN

Accessoires










Souvenirs und Accessoires von deiner Uni.

Erhältlich im Campus-Shop, Hörsaalzentrum, Campus Westend, Tel. 069/ 798 34553 oder im Online-Shop unter

www.unishop-frankfurt.de 