

Severin Müller

Verwandelte Ferne

Phänomenologische Analysen
zu realen und imaginären Mobilitäten

Verlag Traugott Bautz GmbH

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie.
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet abrufbar über
<http://dnb.ddb.de>

Mit vier Illustrationen von Rhen Ana

Verlag Traugott Bautz GmbH
D-99734 Nordhausen 2016

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier
Alle Rechte vorbehalten
Printed in Germany

ISBN 978-3-95948-089-5

Für Dorothea

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Von hier nach da und dort	
Verkehrsaufkommen und Sternenfahrt	13

ERSTES KAPITEL

ZEIT, RAUM, CONDITIO HUMANA BESTIMMUNGEN UND VERHÄLTNISSE

1. Frühe Fahrten

Conditio humana, Arbeit, Ordnung: Näherung und Auseinandersetzung

1.1	Aufbruch und Wanderschaft: „Der Mann vom Lande“	19
1.2	Arbeit und Material: De Lery und John Locke	20
1.3	Arbeit und Ordnung	22
1.4	Erkundung und Bericht: Francesco Carletti	24
1.5	Beschreibung: Münsters „Cosmographia“	28
1.6	Beschreibung, Vorstellung, Reiseplan	30
1.7	Ordnung des Vorstellens: Mercators „Atlas“ und J. Blaeus „Atlas Maior“	32
1.8	Ferne, Annäherung, Nähe: A. von Humboldts Fahrt auf dem „Orinoko“	34
1.9	Wanderung inmitten der Nähe: Eingelassensein und Sinnlichkeit	38

1.10	Sinnlichkeit und Zeit: Ausgesetztheit und Auseinandersetzung	40
1.11	Auseinandersetzung: Aktiver Umgang, Entgegnung, verwandelnde Aneignung	42

2. Entwickelte Mobilität

Produktion von Bewegung: Prägung von Selbst und Welt

2.1	Im Ausgang von Richard Sennett: Signaturen modernen Verkehrs	44
2.2	Automobilität: Material – Eingriffstiefe, Erschließung, Produktion	45
2.3	Ordnung der Materialien: System des Antriebs	47
2.4	System des Antriebs und Konstruktion: Erfindung und Imagination	50
2.5	Konstruktion und Gestalt der Arbeit	52
2.6	Verkehrswege: Eisenbahn – Trassierung und strukturierter Raum	54
2.7	Trassen der Automobilität: Durchfahrt, Wahrnehmung, Ausgesetztheit	58
2.8	Zielpunkte, Zwecke: Trassen als Passagen	61

3. Flugfahrt

Wechsel des Mediums und Installationen anderer Bewegung

3.1	Eingehüllt und abgeschlossen: Unterwegs im Gehäuse	65
3.2	Flugzeugbau: Komplexion der Potentiale und Ordnung von Ordnungen	66
3.3	Ordnung: Komplexion der Systeme und Totum der Arbeit	68
3.4	Navigation und Orientierung: Informelle Strukturierung	71
3.5	Start- und Landepunkte: Terrestrische Topographie der Passagen	75

3.6	Passagen und Transit: Wahrnehmung, Zeit, Innesein	79
3.7	Transit und anderer Ort: Trauminsel und utopischer Schimmer	81
3.8	Satelliten und Tiefe des Alls: Extraterrestrischer Ausgriff	84
3.9	Extraterrestrischer Ausgriff: Ultimative Reisen	85

ZWEITES KAPITEL

SPIELBREITE VON PHANTASIE

IMAGINATION VON FERNE UND VOLLKOMMENER ORT

1. Frühe Imagination des Fernen und Wandel des Welt-Bilds

1.1	Bunte Ferne und kuriose Andersheit: John de Mandeville	93
1.2	Ferne und Bedrohlichkeit: Conrad Gessners „Greyffen“	97
1.3	Unendlichkeit des Alls und Phantasie des vollkommenen Orts: Cyrano de Bergerac	100
1.4	Vom Standpunkt des Mondes: Fremde Population und ferne Welten	106

2. Vollkommenes Gemeinwesen und Utopie der Ordnung: Etienne Cabet

2.1	Reise ins Land der Verheißung: Panorama gelungener Realitäten	114
2.2	Arbeit. Bedeutung und Zwang: Kehr- und Nachtseiten	120
2.3	Geschlossenheit und Totalität der Regelung: Scheiternde Vollkommenheit	125
2.4	Scheiternde Vollkommenheit und Verlaufsart von Phantasie	131

*3. Ankunft im Ortlosen
Blendung und Scheitern einer Lebensfahrt:
Kafkas „Mann vom Lande“*

3.1	Verweigerter Eintritt, enttäuschte Erwartung, extreme Fremde	136
3.2	Trug, Blendung, Illusion und verrinnendes Leben	138

DRITTES KAPITEL

PHANTASTIK DER FAHRT

DIE ASTRONAUTIK STANISLAW LEMS
AUSEINANDERSETZUNG MIT
KOSMOS, ZEIT UND RAUM

1. Dimensionen des Kosmos und imaginäre Technik

1.1	Realien „Südwestlich des Orions“: Hubble ultra deep field	145
1.2	Wanderung im Nahbereich Pilot Pirx auf dem Mond: Wechsel des In-der-Welt-seins	149
1.3	Reise der Nachrichten durch das All: Überbrückung und Gliederung des Raums	151
1.4	Überbrückung und Bewältigung: Im Geflecht von Zeitverhältnissen	153
1.5	Zeitverhältnisse und Technik der Einwirkung	157
1.6	„Siderale Technik“: Imaginäre Steigerung	159
1.7	Imaginäre Technik: „Embryonisierung“ und stillgelegte Zeit	162
1.8	„Siderale Technik“: Imaginäre Steigerung und Anonymität der Arbeit	168
1.9	Imaginationen der Annäherung und Phänomenologie der Ankunft	175

2. „Fiasko“
Scheiternde Näherung und verweigerte Begegnung

2.1	Verhältnisse auf einem Planeten: Schwierigkeiten der Entzifferung	179
2.2	Das sich abzeichnende Bild: Der Planet „Quinta“ im Kriegszustand	181
2.3	Kriegszustand und Verwicklung in die Ereignisse	184
2.4	Verweigerter Annäherung und katastrophales Ende	186

3. „Der Unbesiegbare“
Evolution, imaginäre Technik und Unmöglichkeit des Aufenthalts

3.1	Anfängliche Konfrontation: Unerschließbare Architekturen	191
3.2	Verwüstung und Zerstörung: Aggressivität unbekannter Kräfte	193
3.3	Auflösung eines Rätsels: Imaginäre Technik und imaginäre Evolution	197
3.4	Vitalisierte Technik und Depersonalisierung	200

4. „Solaris“
*Monströse Intelligenz, gebrochene Wirklichkeit,
erschüttertes Selbstsein*

4.1	Auf „Station Solaris“. Verwahrlosung und Verstörung: Eröffnende Szenerien	205
4.2	Der Planet „Solaris“: Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit	207
4.3	Fremde Gäste: Erschütterung von Wirklichkeit	209
4.4	Aktivitäten des Ozeans: Wiederkehr einer toten Geliebten	213
4.5	Prozesse des Ozeans: Intelligenz der Selbstformationen und Nachbildung	217
4.6	Prozesse und Wirkungen: „Materialisierte Projektionen“ und rätselhafte Identität	220

4.7	Monströse Dimension und Blindheit: Solarische Intelligenz	223
4.8	Wirkungen und Folgen: Erschütterte Humanität und unerträgliches Selbst	226

VIERTES KAPITEL
NÄHERUNG, ENTFERNUNG,
AUSEINANDERSETZUNG
BEWEGUNGSARTEN UND IMAGINATION

1.	Im Rückblick: Verwandelte Ferne und Produktion von Bewegung	235
2.	Conditio humana: Innenspannung und Ausgespanntheit, Inschrift und Rückprägung	243
3.	Hinaus und fort gezogen: Imaginationen der Fremde und des vollkommenen Orts	245
4.	Astronautische Unternehmen: Imaginationen der Vergeblichkeit	261

Schluss

	Von da nach dort und darüber hinaus Fahrt und Bewegung von Phantasie	273
--	---	-----

	Danksagung	278
	Literaturverzeichnis	279

Einleitung

Von hier nach da und dort Verkehrsaufkommen und Sternenfahrt

Von hier nach da und dort. Und so wird gefahren: Auf 968 Milliarden Personenkilometer belief sich der Personenverkehr der BRD mit PKW, Eisenbahn, Flugzeug, Bus, Straßen- und U-Bahn im Jahr 2000. Für den Güterverkehr lautete die analoge Prognose: 513,4 Milliarden Tonnenkilometer.¹ Entsprechend das Gewühl, am Ende bis zum „rasenden Stillstand“, den Paul Virilio zu sichten glaubt:² 142 Fahrzeuge (Pkw, Lkw, Busse, Motorräder etc.) errechnet die Statistik pro Quadratkilometer der BRD vor der Jahrtausendwende.³ Nicht nur so wird gefahren:

„Das Raumschiff verlor an Geschwindigkeit. Der in rotes Gewölk gehüllte Planet verdeckte die Sterne. Immer langsamer glitt ein Ozean vorbei, in dem sich das Sonnenlicht wie in einem gewölbten Spiegel brach. Kraterübersäht trat ein bräunlicher Kontinent hervor [...] So verwandelt sich ein Planet in Festland. Nun hoben sich bereits sichelförmige Dünen ab, über die der Wind hinwegfegte.“⁴

So Stanislaw Lems Erzählung einer Fahrt und ihrer Ankunft – sie führt im „Sternbild der Leier“ in den „äußersten Quadranten der Sternengruppe“.⁵ Wovon erzählt die Imagination dieser Reise? Mit ihr, der Ausspannung ihres Flugs, fern von allem „Verkehrstrubel“ (so schon Gottfried Keller),⁶ sind

¹ GLOBUS Infographik, 55. Jg., 3. April 2000, Ga-6225.

² P. Virilio: Rasender Stillstand, dt. München/Wien 1992, bsd. S. 126-153.

³ GLOBUS Infographik 54. Jg., 4. Oktober 1999, Ga-5855. In einzelnen Städten liegt die Zahl entschieden höher. So werden für Berlin 1557 Fahrzeuge pro Quadratkilometer, für Hamburg 1135 gezählt.

⁴ St. Lem: Der Unbesiegbare, Berlin 1977, S. 7.

⁵ Unbesiegbare, S. 5.

⁶ G. Keller: Martin Salander, Berlin 1958, S. 7.

Aufwand und Reichweite moderner Mobilitätsweisen, wie Lem sie ausmalt, noch einmal und aufs Entschiedenste überboten. Bereits in den Milliarden Personen- und Tonnenkilometer aber, wie die Statistik für die jüngere Gegenwart darlegt, sind die erreichten technischen und ökonomischen Potentiale humanen Mobiltseinkönnens dokumentiert, scheint versunken, was Ortswechsel und Verkehr einstmals bedeuteten und immer noch bedeuten kann: Sich den Weg durch Geröll und Gestrüpp, Fels, Sumpf, Wüstenei bahnen zu müssen, schwieriges Gelände auf abseitigem Pfad zu durchmessen – „vor uns kein Weg; hinten verwischt ein Windstoß die Spur“: dies Arno Schmidts Imagination der Wüstenwanderung einer antiken Vermessungsexpedition.⁷

Die angeführten Zahlen verweisen auf die verästelten und ausgespannten Systeme des Verkehrs, auf Geflechte und Ordnungen von Verkehrswegen und Bewegungsbahnen, auf den global industriellen Komplex der Fahrzeugproduktion, entsprechende Komplexe der Materialerstellung, der Energiegewinnung und Energieverteilung. Zugleich berichten die Zahlen von Systemen der informativen und organisatorischer Regelung solcher Mobilität, von Fahrzeugen, über Satelliten und ihre Informationstechnik gesteuert, von Flugzeugen, in ihrer Bewegungsbahn unterwegs jenseits aller materiell trassierten Wege, so auch am Ende von der Übermittlung von Daten, deren Fluss alle Entfernung unsichtbar und im Nu durchquert. In den Verhältnissen und Bestimmungen zeigen sich Verkehr und Verkehrssysteme als maßgebende Formation und Organisationsgröße der modernen Lebenswelt. Darin stehen die angeführten Zahlen für eine spezifisch erschlossene Welt und eine spezifisch erzeugte Wirklichkeit.

Als maßgebende Formation und Organisationsgröße der modernen Lebenswelt sind Verkehr und Fahrt ihrerseits, so ist vorab zu notieren, einer wegweisenden Signatur dieser Realität verbunden: Der Tendenz zu unabläss-

⁷ A. Schmidt: *Enthymesis oder W. I. E. H.*, in: A. Schmidt, *Bargfelder Ausgabe. Werkgruppe 1. Romane Erzählungen Gedichte Juvenilia Bd. 1*, Zürich 1987, S. 7-31, S. 18. – Zu Last und Mühseligkeit alter Reise durch unwirtliche Gegend vgl. auch Ibn Battuta: *Reisen ans Ende der Welt. Das größte Abenteuer des Mittelalters 1325-1353*, Tübingen und Basel 1973, S. 55 f.: „Vor uns lag ein Marsch von fünfzehn Tagen durch die große Wüste, die nur nach der Regenzeit, Anfang Juli, durchquert werden kann. Hier weht der tödliche Samum, der den Körper wie bei einer Verwesung zusammenschrumpfen läßt, so daß der sterbende Mensch seine Gliedmaßen verliert. Dieser Wind fegt auch über die Wüste bei Schiras hinweg. Eine große, vor uns reisende Karawane [...] verlor durch diesen Wind viele Kamele und Pferde.“

siger Steigerung und fort gehender Perfektion. Ihr folgt der Verkehr in paradigmatischem Sinne, treibt diese mehr noch voran. Nicht zuletzt folgt der Vorantrieb der – keineswegs mehr selbstverständlichen – Überzeugung, welche die Steigerung bewegt und fordert: Dynamik, die für sich selbst steht, dem publikum wie privaten Bewusstsein solcher Mobilität in sich bedeutsam und verpflichtend, offensichtlich anerkannt in ihrem Anspruch. So gilt: Fortgehende Optimierung der Fahrzeuge, fortschreitende Maximierung der Geschwindigkeiten, fortwährende Erhöhung der Passagierzahlen, der Transportkapazitäten, unablässige Erweiterung der Reichweiten, fortlaufende Minimierung der Fahrtzeiten. Bietet der „Unbesiegbare“, welchen Lems Phantasie vors Auge führt, auf seiner Fahrt die konsequenteste Fortsetzung solcher Steigerung? Für die moderne Mobilität ist zu erinnern. Dieser Verkehr (so ist in vorläufiger und genereller Charakteristik festzuhalten) erschließt, bestimmt und strukturiert, was Nähe und Ferne beinhalten, wie Raum, in ihm Natürliches und human Produziertes sich humaner Wahrnehmung präsentieren können. Nicht allein an jener Steigerung aber zeigt sich die spezifisch gegenwärtige Art der Erschließung und Strukturierung. Diese konfrontiert zudem mit der Negativrolle, welche der Verkehr in eins spielt – im Verzehr von Natur, im Ruin von Landschaft und Stadtarchitekturen, der Destruktion kultureller Vergangenheit.⁸ Auch darin berichten die Personen- und Tonnenkilometer von der Vielfalt der Ziele und der Zwecke, der Bedürfnisse und Interessen, welche diese Mobilität antreiben. Sie vergegenwärtigen, verflochten mit der technischen und industriellen Entwicklungs- und Erschließungsgeschichte solchen Verkehrs, am Ende eine spezifische Gestalt und Bildung humanen Wirklichseinswollens und Wirklichseinsollens in dessen Selbst- und Weltverhältnis. Worauf also führen dieser Verkehr und seine Bewegungsarten den Blick, welche Bestimmungen und Verhältnisse sind ihm eingezeichnet, was spielt mit in ihnen?

Spiegelt ebenso die kosmische Fahrt, welche Stanislaw Lem imaginiert, nicht allein eine fulminant folgerichtige Fortführung moderner Technik der Bewegung – verweist diese Fahrt zudem in besonderem Sinne darauf, was in der Bewegung mitspielt und wirkt? So heißt es in Lems „Fiasko“, der darin geschilderten Reise in entfernteste Zonen des Universums:

⁸ Exemplarisch die im 19. Jahrhundert unternommene Positionierung von Bahnhöfen im Kernbereich der Städte mit entsprechend vorangehender ‚demolition‘ des Altbestands an Gebäuden. So W. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, Frankfurt a. M. 1989, bsd. S. 152-157: „Eintritt in die Stadt: Der Bahnhof.“

„Den Schläfern im Embryonator wurde der Flug nicht lang, ihr Zustand war dem Tode ähnlich, bar sogar aller Träume, die ein Gefühl der verfließenden Zeit hätten geben können. Über den weißen Sarkophagen im Tunnel des Embryonators schien durch das Panzerglas des Periskops Alpha Harpyiae, ein blauer Riese ...“⁹

Die Passagiere dieser Reise sind in ihr Gefährt eingepasst, wie Richard Sennett es schon für gegenwärtige Bewegungsarten vorführt.¹⁰ Aber nicht nur eingepasst. Lems Reise kennzeichnet, was solcher Mobilität im humanen Selbst- und Weltverhältnis eingeschrieben sein könnte - die unterbundenen "Träume", das verlorene „Gefühl der verfließenden Zeit“ schildern Ich- und Realitätsverlust. Entpersonalisiert liegen diese Reisenden in „weißen Sarkophagen“, ohne Zeit und Raum noch inne werden zu können, ohne Vernahme ihrer Sinnlichkeit und Korporalität, „dem Tode ähnlich“. Führt Lems Schilderung in ihrer Weise vor den Blick, was Selbst- und Weltbezüge einer Bewegung ins Äußerste und Fernste charakterisieren kann?

⁹ St. Lem: Das Fiasko, Berlin 1987, S. 197.

¹⁰ R. Sennett: Fleisch und Stein, Berlin 1995.

ERSTES KAPITEL

ZEIT, RAUM, CONDITIO HUMANA

BESTIMMUNGEN UND VERHÄLTNISSE



1. Frühe Fahrten

Conditio humana, Arbeit, Ordnung: Näherung und Auseinandersetzung

1.1 Aufbruch und Wanderschaft: „Der Mann vom Lande“

Was hat der „Mann vom Lande“ hinter sich, als er vor jenem Einlass und dessen Wächter angelangt ist? Davon ist in Kafkas Erzählung „Vor dem Gesetz“ nicht die Rede.¹ Doch gehört auch dies, ungesagt, zu Kafkas Parabel, im Blick darauf, wo der „Mann vom Lande“ angekommen ist. Ungesagt bleibt das Übliche im Zeichen solcher Wanderschaft und ihrer Imagination – ungeschrieben, gleichwohl vorstellbar. Wanderschaft, die hinter ihm liegen muss, denn: Er kommt „vom Lande“, das nicht bietet, was er will, so dass er aufbricht, um von da noch dort zu gelangen, wo sich das Gesuchte findet. Aufbruch: Haus und Ort, Unterkunft und Herkunft mit ihren gewohnten, eingepägten, bergenden und bedingenden Eigenheiten zu verlassen, Schritt um Schritt von bekannten Gegenden in anderes Gelände zu gelangen, Pfade, Steige, Wege, Flussübergänge zu begehen, in sich wandelndem Wetter, dem Wechsel des Lichts, sich verändernden Horizonten. Schritt um Schritt in weitere Ferne, unterwegs zu seinem Ziel. Wie kurz oder lang man diese Wanderung sich auch vorstellen mag – in welche Ferne führt Kafkas Erzählung den „Mann vom Lande“, an welchem Ort findet er sich ein in dieser Imagination, um da lebenslang zu verweilen? Nicht zuletzt: Was trieb zu diesem Aufbruch und zu solcher Wanderung? Und schließlich: Was führte er mit sich aus seiner Herkunft – denn er hatte sich „für seine Reise mit vielem ausgerüstet“?²

¹ F. Kafka: Vor dem Gesetz, in: F. Kafka: Drucke zu Lebzeiten, Frankfurt a. M. 1994, S. 267-269.

² Gesetz, S. 268.

1.2 Arbeit und Material: De Lery und John Locke

Was nimmt man mit, um Aufbrechen zu können zu großer Fahrt und Wanderschaft? Beispielhaft die kurzen, doch inhaltsreichen Angaben des Jean de Lery für dessen Fahrt nach Brasilien von 1556: „Der *Sieur de Bois le Compte*, ein Neffe Villegagnons, der schon vor uns in Honfleur war, ließ dort auf Kosten des Königs drei schöne Schiffe kriegsmäßig ausrüsten, die er außerdem mit Lebensmitteln und anderen für die Fahrt notwendigen Dingen versehen ließ.“³

„Kriegsmäßig“ ausgerüstet, weil die Reise mit feindseligen Gegenden und Begegnungen zu rechnen hat, entsprechenden Gefahren muss entgegen können. Nicht nur dies. Kriegsmäßig auch deshalb, als die Ausfahrt Eroberung, Unterwerfung, Aneignung vorm Auge haben mag – immerhin befördert „der König“ das Unternehmen.⁴ Wovon aber spricht die Mitteilung von den „schönen Schiffen“, den „Lebensmitteln“ und „notwendigen Dingen“? Eine Beschreibung, die John Locke im 5. Kapitel der „Zweiten Abhandlung über Regierung“ expliziert, was de Lerys Mitteilung nur andeutet:

„Eine seltsame Zusammenstellung von Dingen, die unser Fleiß bei jedem Laib Brot, bevor es in unseren Gebrauch kommt, hervorbringt und nützt, würde sich ergeben, wenn wir sie alle aufzeichnen könnten: Eisen, Holz, Leder, Rinde, Bretter, Steine, Ziegel, Kohle, Leim, Tuch, Farbstoff, Pech, Teer, Masten, Taue und alle Materialien, die man zu dem Schiff gebraucht hat, das irgend eine der Waren brachte, die einer der Arbeiter zu irgendeinem Teil der Arbeit benutzte.“⁵

Lockes Charakteristik vergegenwärtigt, was de Lerys „schönen Schiffen“ zu Grunde liegt, was sie in eins in ihrer Ausfahrt mit sich führen: Komplexität und Verflochtenheit einer spezifischen Arbeitswelt und ihrer Bestimmungsgrößen. Darin benennt der Passus, was an Voraussetzungen gegeben sein muss, um jenen „Laib Brot“ als Mittel leiblicher Daseinserhaltung hervorbringen zu können. Als Mittel leiblicher Daseinserhaltung: In jenem „Laib Brot“ umreißt Locke ein Ziel jener Arbeitswelt, anders gewendet erinnert die Charakteristik Komplexität und Verflochtenheit der Arbeitsvorgänge,

³ Jean de Léry: *Brasilianisches Tagebuch*. Stuttgart-Zürich-Salzburg (o. J.), S. 59.

⁴ Deshalb die besondere Verabschiedung: „Beim Auslaufen aus Honfleur fehlte es nicht an den üblichen Salutschüssen, an Trompetenstößen und Trommelwirbeln, Pfeifen und sonstigen Ehrenbezeugungen [...]“: *Tagebuch*, S. 60.

⁵ J. Locke: *Über die Regierung*, Stuttgart 1974, S. 35.

die diesem Ziel verpflichtet sind. Hierzu ist bemerkenswert: Lockes Charakteristik bietet eine spezifische Durchsicht. Sein Stenogramm rekurriert auf „Materialien“. Mit „Eisen, Holz, Leder“, in „Tuch, Farbstoff, Teer“, wie, was Locke dazu nennt, stehen Materialien zur Debatte, die als Ergebnis vielfältiger Erschließungs-, Aufbereitungs- und Formungsprozesse begriffen werden müssen, sich also differenzierten Arbeitsleistungen, entsprechend entwickelter Technologien verdanken.⁶ Arbeitsleistungen wie Technologien basieren ihrerseits in ausgebreiteten Wissensbeständen, diesen tritt – eben im Falle des Schiffbaus – spezifisches Erfahrungswissen zur Seite: Wissen darum, wie das Schiff beschaffen sein muss, um in den Eigenarten seines Mediums, in Meer, Wetter und der Ausdehnung des Raums bestehen zu können, Erfahrungen dessen auch, was in diesem Medium begegnen kann.⁷ Arbeitsmäßig erschlossene Welt, erfahrungsmäßig aufgetanes und wissensmäßig vergegenwärtigtes In-der-Welt-sein ermöglichen Ausfahrt und Überfahrt. Die Arbeit derart erschlossener Welt ermöglicht nicht allein, die Fahrt beginnen zu können. Ihre Leistung begleitet und grundiert Ausfahrt und Überfahrt, nicht zuletzt in essentiellen Bestimmungen dessen, was Arbeit überhaupt ist und vollzieht: Umgang mit der Widerständigkeit von Wirklichem, um deren human differente Eigenart auf Notwendigkeiten humaner Erhaltung und Erwartungen humaner Selbstgestaltung zu beziehen, diesen in mehr oder minder umfangreichen Formungsprozessen anzugleichen. Oder, wie am Schiffsbau ersichtlich, die Differenz zwischen humaner und nicht humaner Realität, eben zwischen Mensch und Meer mit einem Mittel zu überbrücken und abzugleichen, das human in materialformender Arbeit erstellt wurde, in Leistungen, die – neben der Fahrtüchtigkeit des Schiffs – Notwendigkeiten und Bedingungen humanen Lebens im Blick haben. In den Notwendigkeiten und Erwartungen vergegenwärtigt Arbeit Eigenart und Lage des Menschen: Leiblich, sinnlich und mental positioniert zu sein in anfänglich differenter Welt, auf diese schon in Atmung und Ernährung verwiesen, mit deren Andersartigkeit konfrontiert zu sein – humanes In-der-Welt-sein also, das anhaltende Anstrengungen formender und umgestaltender Ab- und

⁶ Beispielhaft hierfür Georg Agricola: Zwölf Bücher vom Berg- und Hüttenwesen (1556), München 1977 über die Technologien der Bergwerke und der Eisenverhüttung von 1556.

⁷ Vgl. dazu die Studie zur Segelschiffahrt von M. Fischer: Der englische Kapitän, in: M. Fischer / H.-D. Gondek / B. Liebsch (Hrsg.): Vernunft im Zeichen des Fremden, Frankfurt 2001, S. 214-224, bsd. S. 219-221.

Angleichung zu erbringen hat, sich in den Leistungen Wirklichem einprägt, sich in seiner Verfassung, seinen bedürfnishaften und mentalen Ausgriffen, seiner mundanen Lage und Position der Welt einschreibt. Dass diese Inschrift hoch unterschiedlich geschehen kann, wird sich an Mobilität und Zurüstung modernen Verkehrs und seiner Fahrt erweisen. So demonstriert die Inschrift modernen Verkehrs einen fundamentalen Wandel von Arbeit - und nicht allein nur deren Wandel.

1.3 Arbeit und Ordnung

Enthalten in den Schiffen sind nicht allein nur „Materialien“ wie all' das, was diesen voraus liegt und in ihnen beschlossen ist. Für das Schiff bilden die „Materialien“ allein die Elemente. Sie sind ihrerseits, dem ideellen Konzept des „Schiffs“, dessen Gesamtbau und Bauart zufolge, zusammenzufügen. Das Schiff ist Resultat präziser Synthesis, welche in ihren Einzelschritten die Einheit dieses spezifischen Ganzen hervorbringt. Damit wird, neben und in der Arbeit eine andere maßgebliche Größe von Ausfahrt und Überfahrt kenntlich – eine Größe, die zudem vergegenwärtigt, wie jene Arbeit über die Materialien hinaus weiter geschieht. Die Synthesis erbringt und verwirklicht, insoferne sie auf den strukturierten Zusammenhang der Elemente zielt, *Ordnung* – Ordnung des Zu-, In- und Miteinanders aller Materialien. Damit wird die Leistung des Zusammenbaus zum strukturierten Ganzen eines Schiffs wie seiner in sich gegliederten Einheit als Arbeit solcher Ordnung fassbar. Die Ordnung bildet einen Funktionszusammenhang. Er antwortet, eindringlicher noch, als es bei den Materialien und ihrer Zurichtung der Fall ist, auf das Medium der Ausfahrt und Überfahrt.⁸ Ausfahrt und Überfahrt, worin „die Berge, die Felder, die Städte, [...] die Erde [...] entweichen“,⁹ Flüssigkeit und Bodenlosigkeit dieses Mediums als nicht geheure Realität zu

⁸ Im Einzelnen in der Gestalt des Schiffkörpers, der Steueranlage, der Besegelung, also der Zahl und Anordnung der Masten, Reffs, Zahl und Stellung der Segel ein raffiniert durchdachtes Arrangement, das Wind- und Wetterlagen entgegnet, ins Kalkül der Schiffsbewegung einbezieht und in gezielt gerichtete Fahrt umsetzt. Vgl. dazu A. Cucari: Segelschiffe, München 2008. – Im Falle Lerys dürfte es sich um den zeitgenössisch maßgebenden Schiffstyp der „Galleone“ gehandelt haben. Abbildung und Beschreibung einzelner Exemplare bei Cucari, a.a.O. S. 44-77.

⁹ So H. Blumenberg: Schiffbruch mit Zuschauer, Frankfurt a. M. 1979, S. 18.

bestehen sind¹⁰ – in der Macht seiner Strömungen, der Weite seines Raums, den Unvorhersehbarkeiten des Wetters. Dem entgegnet die Beständigkeit des Fahrzeugs, seine Bewegungsfähigkeit und Bewegungstüchtigkeit. Mit und in der Bewegungsfähigkeit, also dem Funktionszusammenhang des Schiffes, seiner in Arbeit errichteten Ordnung gründen weitere Ordnungen: Ordnungen, welche über den Umgang mit dem Schiff orientieren – Regeln, wie es zu handhaben sei in Steuerung und Besegelung, in Erhaltung und Pflege, Vorschriften und Riten schließlich des Aufenthalts und des Sichverhaltens an Bord.¹¹ Eigens zu erinnern ist hierbei, was nicht zuletzt Regeln

¹⁰ H. Blumenberg, a.a.O. S. 9.

¹¹ Zur Ordnung solcher Regelung kann eine erfahrungsgesättigte, weiter umgreifende Ordnung treten, welche aus einer Deutung von Welt im Ganzen resultiert, darin gleichermaßen umfassend wie – in den ihr eingelagerten Einzelordnungen – detailliert orientiert. Exemplarisch vorgeführt bei B. Malinowski: Die Argonauten des westlichen Pazifik, Frankfurt a. M. 1979: Im Gefolge eines rituellen Tauschhandels mit Muscheln („Erhalten und Weitergeben“, a.a.O. S. 115) fahren die Einwohner eines Inselrings von Insel zu Insel übers Meer. Das glückhafte Gelingen dieses Unternehmens fordert, ein dicht gewebtes Netz von Normen und Regeln zu beachten und zu befolgen. Dies beginnt mit dem Bau des Kanus für diese Fahrt („Der zeremonielle Bau eines Waga“, a.a.O. S. 160-183) als erstem Glied einer Ordnungsreihe: „Vom Augenblick, da der Baum gefällt ist, bis zur Rückkehr der Reisegesellschaft aus Übersee folgen die einzelnen Ereignisse in einer regelmäßigen Ordnung aufeinander“ (a.a.O. S. 160), worin pragmatisch-technische Regeln so mit magischen Riten einhergehen, „dass sich nur schwer voneinander trennen lässt, was mythisch-poetische Fiktion ist und was gebräuchliche Verhaltensregel, die aus tatsächlicher Erfahrung abgeleitet ist“ (a.a.O. S. 277). Vorrangig sind hierin Vorkehrungen zu sehen, worin der Gefährlichkeit des Meeres zu entgegnen ist: Dass etwa das Kanu infolge widriger Winde und Strömungen seinen Kurs nicht halten kann, abgetrieben wird, „in eine Gegend verschlagen“, worin „kein Land in Sicht kommt“ (a.a.O. S. 267). Die erlebte wie tradierte Erfahrung der Gefährlichkeit des Meeres setzt sich um in eine Topologie solcher Gefahren, die magisch verfasst ist: Verantwortlich für nautisches Ungemach in seinen differenten Formen sind beispielsweise „fliegende Hexen“, „riesige Kraken“, „springende Steine“ (a.a.O. S. 272 f.). Diese Topologie wird ihrerseits erzählt, sie präsentiert in den verantwortlichen Wesen Muster magischer Deutung und Zuordnung. Dazu im Einzelnen die Erzählung von den fliegenden Hexen, den „mulukwasi“ und deren Beziehung zu „Meer und Schiffbruch“ (a.a.O. S. 284 f.). In weiterer Detaillierung: Kapitel X „Die Erzählung vom Schiffbruch“ (a.a.O. S. 277-303). Für die magische Deutung und Zuordnung wird bezeichnend, und dies markiert die Komplexität dieser in sich gegliederten Ordnung, ihres Vorstellungszusammenhangs und ihrer vielfältigen Orientierungsarten: Sie rekurriert auf eine magische

und Ordnungen der Handhabung solcher Schiffe stumm umschließen und lautlos einfordern: Körperliche Kraft und Geschicklichkeit, Ausdauer und Standfestigkeit, auch gegenüber den Unbilden des Wetters.¹²

1.4. *Erkundung und Bericht: Francesco Carletti*

Lerys Überfahrt zielt auf Erkundung, Erschließung und Aneignung. Fahrten dieser Art erbringen Bericht und Beschreibung des Erfahrenen und Gesichteten, nicht zuletzt, als von bereits Entdecktem, aber erneut Begangenen und Durchmessenen berichtet wird, der Fortgang der Aneignung wie die hiermit eröffneten Aktivitäten geschildert werden. Beispielhaft hierfür Francesco Carlettis „Reise um die Welt 1594“.¹³ Beispielhaft auch in der Schilderungsweise des jeweils Erfahrenen, Gesehenen, Unternommenen. So die Schilderung mittäglicher Wetterlagen auf einer Flussfahrt im Inneren Panamas:

„In dieser Jahreszeit regnet es regelmäßig jeden Mittag. Gegen Mittag beginnt er mit unheimlichem Lärm und bringt stets eine wahre Hölle von Blitzen und rollendem Donner mit sich. Ich möchte sagen, dass diese Un-

Gesamtansicht von Welt und ihrer Kräfte, welche den Menschen bestimmen: „Es lässt sich ohne Übertreibung sagen, dass die Magie [...] die Geschicke der Menschen bestimmt, die Menschen mit der Fähigkeit ausstattet, die Naturgewalten zu meistern, und sie gegen die vielen Gefahren, die von allen Seiten auf ihn eindringen, wappnet. So ist der Mensch in dem, was für ihn das Lebenswichtigste ist, in seiner Gesundheit und seinem körperlichen Wohlergehen, nur ein Spielball der Zauberkräfte [...] Der Tod ist in allen seinen Erscheinungsformen das Werk eines dieser Kräfte“ (a.a.O. S. 428 f.). Insgesamt betrachtet, zeichnet Malinowskis Bericht das detaillierte Bild der Einbettung einer Fahrt in ein Deutungsganzes von Wirklichkeit und humanen Wirklichseins, das, anders gewendet, im Gesamtzusammenhang solcher Fahrt gegenwärtig ist, welche diese Fahrt am Ende als Welt- und Lebensfahrt vorführt.

¹² Näherhin und exemplarisch in der Bedienung der Segel: Seilzüge zu handhaben, aufzuentern in Sturm und Regen, sich sicher und ausdauernd auf den Rahen zu bewegen, dies in der Anstrengung und Mühe, Segel zu setzen oder reffen – ganz zu schweigen von Reparaturmaßnahmen, die bei Unwettern und während dieser zu leisten sind: Gebrochene Rahen zu ersetzen, zerrissene Segel zu bergen, entstandene Lecks zu versorgen etc.

¹³ Francesco Carletti: *Reise um die Welt 1594*, Tübingen 1970.