

Philosophische Fakultät
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

Bachelor-Arbeit zur Erlangung des akademischen Grades

„Bachelor of Arts (B.A.)“

im Studiengang Lateinamerika- und Altamerikastudien
mit Begleitfach Romanistik/Portugiesisch

De Madrid al Metro

Eine Raumanalyse anhand José Martín Molinas Roman "Ortem"

Vorgelegt von

Kathrin Alexandra Leibfried

Weberstraße 39, 53113 Bonn

Matrikelnummer: 2231037

6. Fachsemester

Themensteller/-in: Frau Dr. Monika Wehrheim

Zweitgutachter/-in: Frau Prof. Dr. Mechthild Albert

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
1.1 Forschungsstand.....	3
1.2 Die Metro als Raum.....	9
1.3 Vorgehensweise.....	12
2. De Madrid al Metro.....	15
2.1 Raumvorstellungen.....	18
2.1.1 Dynamische Raumvorstellungen.....	19
2.1.2 Transiträume.....	20
2.1.3 Das Problem der Zeit.....	21
2.2 Nicht-Orte.....	24
2.2.1 Namensgebung.....	25
2.2.2 Die Übermoderne.....	26
2.2.3 Ethnologen in der Metro.....	30
2.3 Mythisch-labyrinthische Metro.....	34
2.3.1 Labyrinthische Räume.....	35
2.3.2 Die Unterwelt der Großstadt.....	37
2.3.3 Schauplatz der Macht und Entfremdung.....	42
3. Schlussbetrachtung.....	47
4. Bibliographie.....	51
5. Abbildungsverzeichnis.....	54
6. Anhang: Interview mit José Martín Molina.....	56
7. Schriftliche Erklärung.....	58

1. Einleitung

Die Metro ist ein von vielen Menschen täglich genutztes Verkehrsmittel und prägt das Stadtbild vieler Metropolen der Welt. Ähnlich wie in London oder Paris ist die Metro in Madrid längst ein fester Bestandteil der Sehenswürdigkeiten der Stadt. Bekannte Metro-Eingänge wie die an der Gran Vía, der Puerta del Sol und der Calle de Alcalá (Banco de España) finden sich auf Touristenfotos, Postkartenmotiven und Postern wieder.

Die faszinierende Welt der Metro ist zunehmend Thema in Literatur, Film und sogar ethnologischer Analyse. Insbesondere die Pariser Metro wurde bereits häufig als Schauplatz und Hintergrund für Roman und Film gewählt. Neben dem erfolgreichen Roman „Zazie dans le métro“ von Raymond Queneau prägt die Pariser Metro die Filme „Peur sur la ville“ (1975) von Henri Verneuil sowie „Les amants du pont-neuf“ (1991) von Leos Carax. Auch der argentinische Schriftsteller Julio Cortázar, der einen Großteil seines Lebens in Paris verbrachte, war von der Unterwelt der Metro fasziniert. In „El perseguidor“ (1959) widerlegt er anhand der Metro den Verlauf der Zeit, in „Manuscrito hallado en un bolsillo“ (in: „Octaedro“, 1974) beschreibt er eine Geschichte zwischen Liebe und Schicksal, die in einem Spiel in der Metro zum Ausdruck kommt. Doch auch die Metro seiner Heimatstadt, der sogenannten 'subte' in Buenos Aires, diente Cortázar als Schauplatz für seine Erzählungen. In „Texto en una libreta“ (in: „Queremos tanto a Glenda“, 1980) wird die Geschichte eines Mannes erzählt, der in die 'subte' steigt und nicht wieder auftaucht.



In David Serafíns Kriminalroman „El metro de Madrid“ (1982) wird die Madrider Metro zum Tatort für eine Mordserie. Die Geschichte spielt im Jahre 1977, Straßen und Wände der U-Bahnhöfe sind mit Wahlpropaganda gepflastert: Madrid bereitet sich auf die ersten Wahlen nach der vierzigjährigen Diktatur von Francisco Franco vor. Am Vorabend der Wahl treibt ein Psychopath sein Unwesen in der Madrider Metro. Eine Verfolgungsjagd und Spurensuche in den „Eingeweiden“ der Stadt beginnt.¹

1 „El comisario Bernal, el Maigret español, decide intervenir desplegando a su gente por toda la red del subterráneo, husmeando literalmente por las entrañas de la ciudad.“ (aus: <http://www.casadellibro.com/libro-madrid-underground/9788496756830/1842486#modSipnosis>, abgerufen am: 29.06.2013).

Für das Plakatmotiv der madrilénischen Filmkomödie „Opera Prima“ (1980) nutzte der Regisseur Fernando Trueba einen charakteristischen Madrider Metro-Eingang. Die Szene zeigt den Reporter Matías und seine Cousine Violeta, die sich eines Morgens in Madrid, am Platz vor der Oper bzw. an der Metrostation 'Opera', zufällig wiedersehen. Der junge und chaotische Mann kam nach Madrid um ein Buch zu schreiben. Dort verliebt er sich in seine deutlich jüngere Cousine. Die Handlung des Film zeugt von einer konfliktreichen Liebesbeziehung. (Der Film gilt als einer der zentralen Werke der Movida.)

Ein aktueller Roman, der sich mit der Metro auf außergewöhnliche Art und Weise auseinandersetzt, ist José Martín Molinas Werk „Ortem“ (2012). Anhand eines namenlosen Protagonisten gibt Molina einen Raum wieder, der in der modernen Welt von heute eine besondere Stellung eingenommen hat. Molina erzählt keine Geschichte im klassischen Sinne, sondern richtet sein Augenmerk gezielt auf die Eigenschaften des Metro-Raumes. Er reflektiert die moderne Gesellschaft anhand dieses Raumes und setzt sich durch seinen Protagonisten kritisch mit ihr auseinander.

Nicht selten strahlt über Madrid ein tiefblauer, wolkenloser Himmel. Es wird vermutet, dass das Motto der Stadt, *de Madrid al cielo*, das so viel wie *von Madrid aus in den Himmel* oder *nach Madrid ist nur der Himmel schöner* bedeutet, vor diesem Hintergrund entstanden ist. An solchen Tagen ist die Stadt von Sonnenlicht erfüllt; ein extremer Kontrast zur dunklen Unterwelt Madrids. Dieser Gegensatz hat den Anreiz für den Titel der Arbeit gegeben. Unter der beeindruckenden Stadt befindet sich ein enormes Verkehrsnetz der Madrider Verkehrsbetriebe, das sich immer weiter ausdehnt. Was hat es mit dieser künstlich geschaffenen Welt auf sich? Welche spezifischen Eigenschaften lassen sich bezogen auf die Raumkonstruktion der Metro festmachen und wie wirkt sich diese auf den Menschen aus? Ist die Metro nur ein praktisches Fortbewegungsmittel oder eine kollektive Massenabfertigung?

Die außergewöhnliche Erzählstruktur in „Ortem“ sowie die konkrete Auseinandersetzung mit der Madrider Metro sind ausschlaggebend für die Wahl des Romans gewesen. Seine konkreten Beispiele basieren auf dem Erfahrungshorizont des Lesers und machen die Theorien hinter den Raumkonzepten von Michel Foucault, Henri Lefebvre, Michel de Certeau und Marc Augé erfahrbar. Molinas Roman kann als ein literarisches Spiegelbild des Metro-Raumes, der ethnologische und soziologische Aspekte eines neuzeitlichen Raumverständnisses einschließt,

verstanden werden.

In dieser Arbeit soll die Konzipierung des Metro-Raumes bzw. die spezifische Sicht des Autors zum Phänomen 'Raum' aufgezeigt werden. Der umfassende und breitgefächerte Raum-Begriff kann als funktioneller Bestandteil aktueller Gesellschaftsanalyse verstanden werden. Insbesondere in den Großstädten hat die Metro mittlerweile einen unverrückbaren Platz im Alltagsleben der Menschen eingenommen. Sie ist praktisch und dient der schnellen Fortbewegung. Was zunächst in rein technischem Sinne erschaffen, reflektiert nun gesellschaftliche Phänomene und Prozesse, die in der modernen, globalen Welt negative Folgeerscheinungen hervorbringen. Ziel der Arbeit ist es, die im Zuge des *spatial turn* herausgestellte Komplexität von 'Raum' im Hinblick auf seine gesellschaftliche Wirkung, die Molina in seinem Roman erkannt und erfasst hat, nachzuzeichnen.

1.1 Forschungsstand

Der sogenannte *spatial turn* ist um die 1980er Jahre entstanden und gilt als postmoderne Leitvorstellung. Der Kulturtheoretiker Frederic Jameson postulierte erstmals mit dem Slogan „Always spatialise“ („Verräumliche immer!“) die Hinwendung zum Raum und forderte damit implizit eine Abwendung der von der Moderne bestimmten Fokussierung auf die Zeit. „Raum als die Dimension der Gleichzeitigkeit [...] sei lange genug durch die Konzentration auf die linearen Prozesse von Zeit und Wandel verdeckt worden.“² Man erhoffte sich neue Forschungsmethoden, die Materialität, Handeln und Veränderung wieder zulassen und miteinbeziehen. „Denn Raum wird hier nicht in erster Linie als Diskursproblem begriffen, sondern als soziale Konstruktion.“³ Mit dieser Hinwendung zum Raum, „hat sich immer stärker die Einsicht verbreitet, dass historisches Geschehen nicht nur in Räumen stattfindet, sondern sich mit ihnen auch verschränkt und von ihnen wesentlich mitbestimmt ist.“⁴ Impulsgeber für den *spatial turn* waren vor allem die Franzosen Michel Foucault und Henri Lefebvre. Ihre Raumtheorien stellten oftmals die Basis für spätere, weitere raumanalytische Ansätze dar.

2 Assmann, Aleida: „Geschichte findet Stadt“, S. 14, in: Csaky, Moritz: „Kommunikation – Gedächtnis – Raum“.

3 Vgl. Bachmann-Medick, Doris: „Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften“, S. 284.

4 Assmann, Aleida: „Geschichte findet Stadt“, S. 15, in: Csaky, Moritz: „Kommunikation – Gedächtnis – Raum“.

Der *spatial turn* ist nach der Literatur- und Kulturwissenschaftlerin Doris Bachmann-Medick zwischen Diskurs und gesellschaftlichem Produktionsprozess verortet. Dieses Spannungsverhältnis, wie Bachmann-Medick es benennt, verstärkt sich auf der Ebene der Disziplinen: die (Kultur-)Geographie gerät als zentrale Wissenschaft von 'Raum' in den Vordergrund, ohne dass bereits ein umfassender Austausch oder eine Anerkennung von Seiten der Humanwissenschaften stattgefunden hätte. Ein weiteres, noch extremeres Spannungsverhältnis bestehe in der politischen/postkolonialen Raumperspektive: Sie sieht Raum als von „Herrschaft und Macht durchzogen“⁵ an, was dem Vorankommen des *spatial turn* gerade in der deutschsprachigen Forschung behindert. „Die massiven Vorbehalte gegenüber geopolitischen Ansätzen gehen zurück auf die nationalsozialistische Ideologisierung und Funktionalisierung des Raumkonzepts für die Propaganda- und Kriegspolitik des Zweiten Weltkriegs [...]“⁶ In den 80er und 90er Jahren begünstigte die politische und gesellschaftliche Umbruchsituation die Neuorientierungen in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Raum-Begriff und leitete schließlich einen Paradigmenwechsel ein: „Den Siegeszug des Historismus mit seiner Vorherrschaft evolutionistischer Auffassungen von Zeit, Chronologie, Geschichte und Fortschritt zu überwinden –, darauf zielt die ausdrückliche Hinwendung zu Raum und Räumlichkeit, wie sie seit den 1980er Jahren stattfindet.“⁷

Die Internationalisierung der wirtschaftlichen und politischen Beziehung in den letzten Jahrzehnten ließen die Landesgrenzen durchlässiger werden. Diese Prozesse, die z.B. zu einer Erweiterung der Europäischen Union führten, förderten die Globalisierung. Dies trieb den *spatial turn* weiter voran. Vernetzung als wichtigstes Element von Globalisierung machte die Hinwendung zur Erforschung und konstruktive Auseinandersetzung von Raumperspektiven unvermeidlich.⁸ In den letzten Jahren wurde das Problem der Entfremdung und Enträumlichung der Menschen deutlich. Durch neue Grenzen, einheitliche Raumkonzepte (durch die Europäische Union) und der digitalen Kommunikation entstand eine „Verdichtung des Raumes“⁹. Die Überwindung von Entfernungen in nur kurzer Zeit führten zu einer völlig neuen Raumperspektive. Es entstand mehr oder minder ein einheitlicher Weltenraum („global village“¹⁰), der zum Verfall von Raum hätte führen können. Dennoch war gleichzeitig zu beobachten, dass

5 Bachmann-Medick, Doris: „Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften“, S. 285.

6 Ebd., S. 286.

7 Ebd.

8 Vgl. Ebd.

9 Ebd., S. 288.

10 Ebd.

die Antwort auf die damit verbundene Entfremdung eine „Wiederentdeckung des Lokalen, von Ortsbezügen und von Heimat – eine Tendenz zur Stabilisierung von Identitäten [...]“¹¹ war. Dieses Spannungsverhältnis von Verfall und gleichzeitiger Wiederkehr von Raum, behauptet Doris Bachmann-Medick, gelte als Herausforderung der kritischen Raumreflexion im *spatial turn*.

Der Raumbegriff hat sich verändert. Im *spatial turn* bezeichnet Raum weder Territorialität, Behälter von Traditionen oder gar Heimat. Raum wird hier als eine soziale Produktion verstanden, die vielschichtig, widersprüchlich und dynamisch ist. „Raum wird geradezu zu einer Metapher für kulturelle Dynamik [...]“¹², schreibt Bachmann-Medick und bezieht sich damit auf die zunehmende Globalisierung. Der *spatial turn* durchzieht fast alle Ebenen: Neben der literarischen, sind es insbesondere die architektonische und die geographische Ebene, die sich mit der Hinwendung zum Raum befassen. Die bedeutsame Sammlung von Jörg Dünne und Stephan Günzel mit dem Titel „Raumtheorie. Grundlagen aus Philosophie und Kulturwissenschaften“ (2007) vereint die wichtigsten Schriften. Eine repräsentative Stellung im *spatial turn* nimmt der Stadtgeograph und -planer Edward Soja ein. Er beschäftigte sich in seinen Abhandlungen hauptsächlich mit den Theorien der Franzosen Michel Foucault sowie Henri Lefebvre, die er teilweise erweiterte. Zu seinen wichtigsten Publikationen zählen „Postmodern Geographies“ (1989) und „Thirdspace“ (1996).

Michel Foucaults (1926-1984) Text „Von anderen Räumen“ (1967) ist eine der wesentlichen Grundlagen für den Umgang mit dem Begriff 'Raum'. Er geht von der Überlegung aus, dass Orte in Beziehungsdynamiken zueinander stehen. Dabei möchte er jedoch nicht die einzelnen Orte mit ihrer Menge an Relationen messen, sondern vielmehr jene Orte beschreiben,

[...] denen die merkwürdige Eigenschaft zukommt, in Beziehung mit allen anderen Orten zu stehen, aber so, dass sie alle Beziehungen, die durch sie bezeichnet, in ihnen gespiegelt und über sie der Reflexion zugänglich gemacht werden, suspendieren, neutralisieren oder in ihr Gegenteil verkehren.¹³

Foucault unterscheidet zwischen Utopien und Heterotopien, wobei er unter Utopien Orte ohne 'realen' Ort versteht, „[...] die in einem allgemeinen, direkten oder entgegengesetzten Analo-

11 Bachmann-Medick, Doris: „Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften“, S. 288.

12 Ebd., S. 297.

13 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 320.

gieverhältnis zum realen Raum der Gesellschaft stehen.“¹⁴ Sie stellen entweder das vervollkommnete Bild oder das Gegenbild der Gesellschaft dar. Das bedeutet, sie sind ihrem Wesen nach zutiefst irrealer Räume. Die wirklichen, „zum institutionellen Bereich der Gesellschaft gehörigen Orte“¹⁵, (die Gegenorte) bezeichnet er als Heterotopien. Er erklärt diesen Ort in sechs Grundsätzen:

(1) Jede Kultur bringt Heterotopien hervor. Dabei wird zwischen einer Krisenheterotopie (privilegierte, heilige oder verbotene Orte, die solchen Menschen vorbehalten sind, welche sich im Verhältnis zu der Gesellschaft oder dem Milieu, in denen sie leben, in einem Krisenzustand befinden) und einer Abweichungsheterotopie (Orte, an denen man Menschen unterbringt, deren Verhalten vom Durchschnitt oder von der geforderten Norm abweicht) unterschieden.

z.B.: Altersheime, Sanatorien, Gefängnisse

(2) Innerhalb einer Gesellschaft hat jede Heterotopie eine ganz bestimmte, genau festgelegte Funktionsweise. Diese kann im Laufe der Geschichte in einer Gesellschaft fortbestehen oder eine andere, neue Funktionsweise erhalten.

z.B.: Friedhöfe, die im Laufe des 19. Jahrhundert aus der Stadtmitte an den Stadtrand verlegt wurden

(3) Heterotopien besitzen die Fähigkeit, mehrere reale Räume, mehrere Orte, die eigentlich nicht miteinander verträglich sind, an einem einzigen Ort nebeneinander zu stellen.

z.B.: Garten¹⁶

(4) Heterotopien stehen meist in Verbindung mit zeitlichen Brüchen und haben Bezug zu Heterochronien. Die Heterotopie beginnt dann zu funktionieren, wenn die Menschen einen absoluten Bruch mit der traditionellen Zeit vollzogen haben.

z.B.: Bibliotheken, Museen, die alle Zeiten an einem Ort vereinen¹⁷

(5) Heterotopien setzen stets ein System der Öffnung und Abschließung voraus, das sie

14 Ebd.

15 Ebd. Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 320.

16 Vgl. Ebd., S.324. („Der Garten ist die kleinste Parzelle der Welt und zugleich ist er die ganze Welt.“)

17 Vgl. Ebd., S. 325. („Der Gedanke, alles zu sammeln, gleichsam ein allgemeines Archiv aufzubauen, alle Zeiten, Formen und Geschmacksrichtungen an einem Ort zu akkumulieren, der sich selbst nicht bewegt, all das gehört unserer Moderne an.“)

isoliert und zugleich den Zugang zu ihnen ermöglicht. Einen heterotopen Ort betritt man, weil man entweder dazu gezwungen wird, man Eingangsrituale absolvieren muss und/oder ihn nur mit Erlaubnis betreten darf.

z.B. Kasernen, Gefängnisse, Moscheen

- (6) Heterotopien üben gegenüber dem übrigen Raum eine Funktion aus, die entweder einen illusionären Raum schafft, der den ganzen realen Raum und alle realen Orte, an denen das menschliche Leben eingeschlossen ist, als noch größere Illusion entlarvt, oder sie schaffen einen anderen Raum, einen anderen realen Raum, der im Gegensatz zur wirren Unordnung unseres Raumes eine vollkommene Ordnung aufweist.

z.B.: Freudenhäuser, Kolonien

Eine Raumtheorie im marxistischen Sinne stellte der französische Soziologe Henri Lefebvres (1901-1991) in seinem Text „Die Produktion des Raums“ (1974) auf, in dem er behauptet, (sozialer) Raum sei ein (soziales) Produkt. Lefebvres ging davon aus, dass eine Gesellschaft Raum produziert, „indem sie ihn beherrscht und ihn sich aneignet“¹⁸. Der naturgegebene Raum tritt dabei in den Hintergrund. Er ist nur noch ein Rohstoff [matière première], auf den die produzierenden Kräfte der verschiedenen Gesellschaften einwirkten, um ihren eigenen Raum zu produzieren. Die Natur ist nur noch ein Hintergrund. Sie bleibt als Abbild und Dekor zurück und wird somit letztendlich zur Fiktion. Die Aufgabe besteht laut Lefebvre darin, den von der Gesellschaft produzierten und in Erscheinung tretenden Raum mit seiner spezifischen Zeit und seinen spezifischen Zeiten („die Rhythmen des Alltagslebens“¹⁹), sowie seinen Zentren, zu untersuchen. Es geht nicht mehr um den näher bestimmten Raum, sondern um den Raum als „Totalität oder als Globalität“²⁰. Dabei umfasst die räumliche Praxis [pratique spatiale] einer Gesellschaft „die Produktion und Reproduktion, spezielle Orte und Gesamträume, die jeder sozialen Formation eigen sind [...]“²¹. Die räumliche Praxis sichert das Fortbestehen des Raumes in einem relativen Zusammenhalt, der eine gewisse Kompetenz und Leistungsfähigkeit umfasst. Konkret bedeutet das, dass die räumliche Praxis die Alltagswirklichkeit (den Zeitplan) und die städtische Wirklichkeit (Wegstrecken und Verkehrsnetze, die Arbeitsplätze, Orte des Privatlebens und der Freizeit miteinander verbinden) im wahrgenommenen Raum

18 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 335.

19 Ebd., S. 331.

20 Ebd., S. 334.

21 Ebd., S. 333.

(z.B. Metro) kombiniert und verknüpft.

Die Raumrepräsentationen [représentations de l'espace] bezeichnet laut Lefebvre den konzipierten Raum [espace conçu], der von Wissenschaftlern, Raumplanern und Urbanisten zerschnitten und anschließend wieder zusammengesetzt wird. Er ist der „in einer Gesellschaft (einer Produktionsweise) dominierende Raum“²². Sie sind mit den Produktionsverhältnissen, der Ordnung, die sie durchsetzten (und damit auch mit den Kenntnissen, Zeichen und Codes sowie ihren frontalen Beziehungen) verbunden.²³ Die abstrakten Raumkonzeptionen tendieren zu einem System verbaler, nur verstandesmäßig geformter Zeichen²⁴, mit dessen Darstellungen die Gesellschaft im gelebten Raum [espace vécu] konfrontiert wird. Diese von Lefebvre als Repräsentationsräume [espaces de représentation] benannten Räume, verstehen sich demnach nur über ihre für sie entwickelten Bilder und Symbole, die sie begleiten. Sie stellen die Verbindung zwischen sozialem Leben und Kunstprodukt dar. Die Einbildungskraft ist gewillt, den Repräsentationsraum zu verändern und versucht ihn sich anzueignen, um ihn anschließend beherrschen zu wollen. „Er legt sich über den physischen Raum und benutzt seine Objekte symbolisch – in der Form, dass diese Repräsentationsräume offensichtlich [...] zu mehr oder weniger kohärenten nonverbalen Symbol- und Zeichensystemen tendieren.“²⁵ Schriftsteller und Philosophen nehmen sich diesem Raum an und beschreiben ihn anhand der für ihn kodierten Zeichen und Symbole. Lefebvres untersuchte die Komplexität von Raum vor allem im Hinblick auf Städtebau und Architektur. Er ermahnt, dass Ethnologen und Anthropologen, ob bewusst oder unbewusst, Repräsentationsräume untersuchen und dazu neigen, das Wechselspiel der Repräsentationsräume mit den Raumrepräsentationen und der räumlichen Praxis zu missachten. Diese Dreiheit kann nur gemeinsam existieren, stimmt teilweise überein oder tritt in Wechselwirkung miteinander.²⁶

Der dritte Autor, dessen Vorstellung von Raum im Zuge des *spatial turn* eine wichtige Rolle spielt, ist Michel de Certeau (1925-1986). Er erläutert in seinem raumtheoretischen Konzept „Praktiken im Raum“ (1980) erstmals eine Trennung zwischen den Begriffen Raum [espace] und Ort [lieu]. Certeau geht davon aus, dass der Raum ein Ort ist, mit dem man etwas macht

22 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 336.

23 Ebd., S. 333.

24 Ebd., S. 336.

25 Ebd.

26 Ebd., S. 339f.

und im Gegensatz zum Ort, ein „Geflecht aus beweglichen Elementen“²⁷ ist. Raum, so behauptet Certeau, entsteht „wenn man Richtungsvektoren, Geschwindigkeitsgrößen und die Variabilität der Zeit [miteinander] in Verbindung bringt“.²⁸ Die Theorie lautet: Im Raum findet Bewegung statt. Die Gesamtheit an Bewegungen und Aktivitäten definieren den Raum und geben ihm eine Richtung. Durch diese im Raum stattfindenden Aktivitäten tritt das Element der Zeit ein. Zusammen bilden sie das (Raum-)Konstrukt, indem sie ihn „dahin bringen, als eine mehrdeutige Einheit von Konfliktprogrammen und vertraglichen Übereinkünften“²⁹ zu funktionieren. Ein Raum ist im Gegensatz zum Ort nicht stabil und eindeutig. Ein Ort, so Certeau, ist „eine momentane Konstellation von festen Punkten.“³⁰ Elemente (Zeit, Aktivität) existieren nebeneinander, sie werden aufgeteilt und befinden sich niemals an der selben Stelle. Certeau nennt diese Ordnung das „Gesetz des Eigenen“³¹. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein Ort, im Gegensatz zum Raum, nicht durch Bewegung definiert wird. Er ist vielmehr ein fixes, geordnetes Gebilde.

Unter das Schlagwort des *spatial turn* fallen neben den vorgestellten Raumtheorien alle raumbezogenen Ansätze und Erkenntnisse der letzten Jahrhunderte und Jahrzehnte. Die Hinwendung zum Raum umfasst dabei Albert Einsteins Relativitätstheorie ebenso wie die nationalsozialistischen Raumparadigmen. Aus diesem Grund ist der Umgang mit dem Begriff Raum und seiner Analyse nach wie vor ein vielschichtiges Feld; eine universelle Doktrin hat sich daher noch nicht herauskristallisiert. Schon bei der Unterscheidung zwischen Ort und Raum, sowie ihrer Definitionen gibt es Unterschiede. Foucault, Lefebvre und Certeau stellen dennoch häufig die Basis für viele der im Zuge des *spatial turn* behandelten Theorien dar. Denn feststeht, dass Raum nicht einfach gegeben ist, sondern produziert wird. Von ihm gehen Dynamiken aus, die ihn hinsichtlich auf die Auswirkung auf seine Umgebung hin analysieren lassen.

1.2 Die Metro als Raum

Im Zentrum von José Martín Molinas Roman steht die Madrider Metro. Der Protagonist, der

27 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 345.

28 Ebd.

29 Ebd.

30 Ebd.

31 Ebd.

sich in den unterirdischen Räumen bewegt, dient lediglich als Mittel zum Zweck. Durch ihn werden die räumlichen Eigenschaften der Metro zum Ausdruck gebracht. Im Hinblick auf die topologische Wende ist Molinas Roman daher ein adäquates Werk für die literarische Auseinandersetzung mit dem Begriff 'Raum'. Im Fokus seiner Erzählung stehen weder der Protagonist noch die Zeit oder die Handlung. Eine kritische Abbildung des Raumes ist das, was der Autor darbieten möchte.

Die Theorien der Franzosen Foucault, Lefebvre und de Certeau werden am Beispiel der Metro erfahrbar. Laut Foucault stehen Orte in Beziehungsdynamiken zueinander. Im Roman wird diese Dynamik insbesondere an dem Kontrast Oberfläche versus Unterwelt deutlich. Der Franzose Marc Augé stellt diese gegenseitige Orts-Dynamik im Zusammenhang mit der Namensgebung der Metro-Stationen heraus. Darüber hinaus unterscheidet Foucault zwischen Heterotopien und Utopien. Seine sechs erklärten Grundsätze zur Heterotopie identifizieren die Metro als solche. Sie ist ein von der Gesellschaft (der Kultur) hervorgebrachter Ort und gehört heutzutage zum institutionellen Bereich. Sie hat innerhalb der Gesellschaft eine bestimmte, genau festgelegte Funktionsweise (Transportmittel). Diese kann sich laut Foucault jedoch verschieben, was Augé mit dem Phänomen der Übermoderne bestätigt. Des Weiteren vereint die Metro mehrere reale Räume bzw. Orte (Supermarkt, Boutiquen, Fahrkartenschalter, Blumenhändler), die an der Oberfläche unabhängig voneinander existieren und die eigentlich nicht miteinander verträglich sind, an einem einzigen Ort. Foucaults vierter Grundsatz zur Heterotopie beschreibt die Zeit, die in der Metro eine besondere Stellung einnimmt. Der erwähnte zeitliche Bruch kommt besonders im labyrinthischen Diskurs zum Tragen. Heterotopien beschreiben sich durch Eingangsrituale, die absolviert werden müssen, um Zugang zu bekommen. In der Metro findet sich dieses Ritual mittels des Hinabsteigens in die Unterwelt sowie des Ticketkaufs und der Passkontrolle wieder, was eine Machtbeziehung weckt, die ebenfalls durch den labyrinthische Diskurs erschlossen wird. Die Illusionen, wie z.B. Freiheit und Individualität, die in der Metro herrschen, entlarvt Molina in seinem Roman als nicht gegeben. Die Metro gibt Unabhängigkeit, Freiheit und Individualität vor, was in einem Raum vonstatten geht, in denen das menschliche Leben eingeschlossen ist. Dieser Widerspruch kommt in „Ortem“ deutlich zu tragen und wird kritisch aufgezeigt.

Foucaults Grundsätze der Heterotopien finden sich unter anderem in Augés Unterscheidung zwischen Orte und Nicht-Orte, in den Überlegungen zu dynamischen Räumen (Transiträu-

men) sowie labyrinthischen Räumen wieder. Letztere stehen dabei im engen Zusammenhang mit Lefebvre, der das Gedankengut der Heterotopie aufgreift und erweitert. Im labyrinthischen Diskurs wird deutlich, dass Raum sozial produziert wird und ein künstlich erschaffenes Gebilde ergibt, bei dem die Natur in den Hintergrund rückt und nur noch als Dekor dient. Anhand der Gestaltung der Metro-Räume (z.B. mit Farben) wird dies zunehmend deutlich. Lefebvre fordert, den von der Gesellschaft produzierten Raum mit seinen Zeiten und Zentren zu untersuchen. Molina versucht diese wechselseitige Beziehung in „Ortem“ einzufangen. Die Zeit in der Metro ist häufig mit Eile, Termindruck und Pünktlichkeit verknüpft. Insbesondere im Alltag kommt dies zum Tragen. Dabei wirken sich die Rhythmen des Alltagslebens auf den Raum und letztendlich auch auf das Verhalten der Gesellschaft aus.

Lefebvre fordert, den Raum als Globalität wahrzunehmen. Das bedeutet, den Raum in seinem Gesamtkontext zu untersuchen; seine Konzipierung (nicht nur an einem speziellen Ort) zu analysieren und ihn in Zusammenhang mit seiner Auswirkung zu bringen. Die Metro existiert nicht nur in Madrid. Die meisten Metropolen verfügen heutzutage über ein unterirdisches U-Bahnsystem, deren Architektur sich stets ähnelt. Darin birgt sich eine Problematik, was anhand der Konzipierung von Transiträumen zum Ausdruck kommt.

Raumplaner und Techniker zerschneiden den konzipierten Raum (auch 'Mapping' genannt), erklärt Lefebvre. Metropläne zeigen nie die das genaue Abbild der Oberwelt. Sie sind eine grafische Darstellung der Realität, die zerschnitten und in der Metro neu zusammengefügt wurde. Sie verbindet sich mit den Zeichen (Schildern) und Kenntnissen (aus der Oberwelt), was den Metro-Fahrer dazu veranlasst dem Metro-Raum bzw. den Repräsentationsräumen zu vertrauen. Dabei weiß niemand bei einer unterirdischen Fahrt, was wirklich oberhalb der Erde liegt. Das Vertrauen basiert auf der von Raumplanern erstellten Karte bzw. dem Fahrplan und den Kenntnissen des Ausgangsortes. Das Kunstprodukt Metro besteht demnach aus Realität und Fiktionalität, d.h. aus Zeichen und Symbolen. Die architektonische Hülle wird mittels der (entfremdeten) Realität zum Leben erweckt und somit letztendlich für den Menschen zugänglich gemacht. Dieser Gedanke, den Augé konkret auffasst und exemplarisch auf die Metro anwendet, kommt im Roman ebenfalls zum Ausdruck.

Für die Auseinandersetzung speziell mit dem Metro-Raum liefert Augé einen praxisnahen Bezug. Sein Vorschlag zwischen Orten und Nicht-Orten zu unterscheiden basiert auf Certeaus

Differenzierung zwischen Raum und Ort. Die Bewegung im Metro-Raum geht mit den Elementen Zeit und Handlung einher, was einen Konflikt in der Raumanalyse auslöst. Ihr Zusammenspiel macht den Raum zu einem machtvollen Instrument. Die Bewegung des *spatial turn* hat dieses Phänomen erkannt und fordert eine Untersuchung der Auswirkung der räumlichen Macht auf die Menschheit.

1.3 Vorgehensweise

Die Untersuchung eines Raumes ist komplex und verfügt über eine Bandbreite an literarischen, ethnologischen und soziologischen Aspekten. Die Auslegung kann je nach Fokussierung auf verschiedenen Ebenen vollzogen werden. Geographische, soziologische, ethnologische sowie psychologische Ebene sind nur einige der verfügbaren Disziplinen. Sie alle liefern verschiedene Ansätze und Schwerpunkte aus ihrem jeweiligen Fachbereich, die sich in dieser Arbeit herauskristallisieren. Deutlich wird vor allem die Komplexität des Metro-Raumes werden, was seine Faszination für die Literatur erklären wird. Der Roman dient dabei als Leitfaden für die Analyse. Textstellen, die eine Übereinstimmung mit den Theorien aufweisen, werden den Praxisbezug herstellen. Molinas Roman basiert auf dem Erfahrungshorizont des Lesers. Ausgewählte Zitate aus „Ortem“ werden die raumtheoretischen Erkenntnisse unterstreichen.

Zu Beginn der Analyse soll die Metro anhand von ein paar Daten und Fakten vorgestellt werden (Kapitel 2), wodurch sich ihre Größe und Bedeutung für die Madrilenen besser erschließt. Raum wird auf unterschiedliche Weise wahrgenommen. Er verbindet sich stets mit Emotionen und wird je nach Auslegung interpretiert (Kapitel 2.1). Da die Metro ein von Dynamik bestimmter Raum ist, wird der Fokus kurz auf die dynamische Raumvorstellung und ihre Bedeutung für die Literatur gelegt (Kapitel 2.1.1). Im Anschluss folgt eine Präsentation des Metro-Raumes im architektonischen Sinne (Kapitel 2.1.2). Das bereits erwähnte Dilemma von Raum in Verbindung mit Zeit soll im darauffolgenden Kapitel kurz behandelt werden.

Im zweiten Teil der Analyse kristallisiert sich die ethnologische Ebene der Metro-Raumanalyse heraus. Basis-Texte für diesen Bereich sind Marc Augés publizierte Essays „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“ (1994) sowie „Ein Ethnologe in der Metro“ (1988), das auf poetische Weise ethnologische Forschungsmethoden und

-ergebnisse zu Raum und Nicht-Orten anhand der Pariser Metro vereint. Vorgestellt wird zunächst Augés Unterscheidung von Orten und Nicht-Orten (Kapitel 2.2), die eng mit dem Aufzeigen der Eigenschaften des Metro-Raums einhergeht. Anschließend wird auf die Namensgebung der Metro-Stationen eingegangen (Kapitel 2.2.1) sowie Augés Theorie der Übermoderne (Kapitel 2.2.2) erläutert. Im letzten Unterkapitel wird Augés ethnologisches Essay behandelt, dessen Inhalt sich auf die Madrider Metro übertragen lässt.

Der dritte Teil der Analyse befasst sich mit der Metro aus mythisch-labyrinthischer Sicht. Behandelt wird hauptsächlich der labyrinthische Diskurs, der in der Literatur eng mit mythischen Elementen einhergeht. Die Definition vom Labyrinth bzw. von labyrinthischen Räumen erfolgt im ersten Unterkapitel (Kapitel 2.3.1). Daraus folgt der Übergang zu den mythischen Elementen, die der Metro-Raum in sich birgt (Kapitel 2.3.2). Mit dem Labyrinth-Diskurs zusammen hängt das soziologische Phänomen der Entfremdung, was die Wirkung von Raum auf den Menschen erfasst (Kapitel 2.3.3).

In der Schlussbetrachtung werden die herausgearbeiteten Erkenntnisse zusammengefasst, um einen abschließenden Überblick über den Metro-Raum zu gewährleisten. Daraus ergibt sich eine Antwort auf die Fragestellung wie sich der Metro-Raum auf die Menschen auswirkt und welche Rolle er in der heutigen Zeit eingenommen hat. Welche gesellschaftliche Prozesse lassen sich an ihm festmachen und inwiefern ist er von Macht durchzogen? José Martín Molinas Roman „Ortem“ stellt die explizite literarische Wiedergabe des Metro-Raumes dar. Daher erfolgt abschließend eine Einordnung und Bewertung (Bedeutung der Metro in der *spatial turn*-Bewegung), die mit einem Ausblick auf weitere Forschungsmethoden einhergeht (Kapitel 4).

Líneas

- 1 PINAR DE CHAMARTÍN / VALDECARROS
- 2 LAS ROSAS / CUATRO CAMINOS
- 3 VILLAVEVERDE ALTO / MONCLOA
- 4 ARGÜELLES / PINAR DE CHAMARTÍN
- 5 ALAMEDA DE OSUNA / CASA DE CAMPO
- 6 CIRCULAR
- 7 HOSPITAL DEL HENARES / PITIS
- 8 NUEVOS MINISTERIOS / AEROPUERTO
- 9 MIRASIERRA / ARGANDA DEL REY
- 10 HOSPITAL INFANTA SOFÍA / PUERTA DEL SUR
- 11 PLAZA ELÍPTICA / LA FORTUNA
- 12 METROSUR
- R ÓPERA / PRÍNCIPE PÍO

Metro Ligero

- 1 PINAR DE CHAMARTÍN / LAS TABLAS
- 2 COLONIA JARDÍN / ESTACIÓN DE ARAVACA
- 3 COLONIA JARDÍN / PUERTA DE BOADILLA

Simbología

- ☉☉ Transbordo corto entre líneas
- ☉☉ Transbordo largo entre líneas
- 🕒 Estación con horario restringido
- 🚆 Cambio de tren
- ✈️ Terminales aeropuerto
- 🛫 Suplemento de aeropuerto
- 🚆 Estación de Cercanías-RENFE
- 👤 Oficina de información al cliente
- 🅑 Parking
- 🚌 Terminal de autobús interurbano
- 🚚 Terminal de autobús interregional
- 🚆 Estación de ferrocarril de largo recorrido
- 🚆 Intercambiadores
- 🚆 Metro Ligero
- B1 Cambio tarifario
- B2
- B3

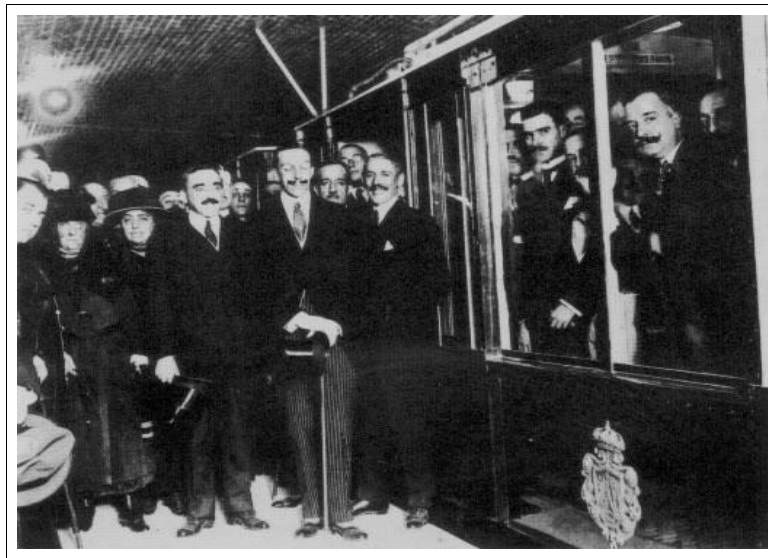
Plano esquemático de la red



© Diseño Rollo S.L. 2008. Ref. 13/2011

2. De Madrid al Metro

2009 feierte die Metro von Madrid ihren 90. Geburtstag. Am 17. Oktober 1919 wurde sie von König Alfonso XIII eingeweiht. Seit dem hat sich das Madrider Metronetz in rasanter Zeit großflächig ausgedehnt. Die erste Metrolinie zählte gerade einmal acht Stationen, bei einer Strecke von 3,48 km. Von der 'Puerta del Sol' gelangte man in 10 Minuten Fahrtzeit zur Endhaltestelle 'Cuatro Caminos'. Das unterirdische Projekt der spanischen Hauptstadt entstammte den Entwürfen der Ingenieure Carlos Mendoza, Miguel Otamendi und Antonio González Echarte. Am 31. Oktober 1919 wurde die 'Metro de Madrid' für das Volk geöffnet.³²



Aktuell (2013) zählt die Metro von Madrid 300 Haltestellen, 26 Umsteigepunkte und 13 Linien, bei einem Streckennetz von 293 km. 519 Fahrstühle und 1694 Rolltreppen lassen die gigantische, unterirdische Fläche der spanischen Hauptstadt erahnen. Allein im Jahre 2012 beförderte Madrids Metro mehr als 600 Millionen Menschen.³³ Die Einwohnerzahl der Stadt beträgt mehr als 3,2 Millionen Personen. 2007 zählte die 'Metro de Madrid' zum zweitgrößten U-Bahn Netzwerk in Europa. Platz eins belegt nach wie vor London mit einem Streckennetz von über 415km.³⁴

Das Herzstück von Madrid ist die 'Puerta del Sol', deren Metro-Station schlicht 'Sol' genannt wird; „[...] ein Verkehrsknotenpunkt der Metrolinien, deren Schächte täglich Hunderttausende

32 Metro de Madrid: „Historia“, http://www.metromadrid.es/es/conocenos/quienes_somos/Historia/1919.html (abgerufen am 29.06.2013).

33 Metro de Madrid: „Metro de Madrid en cifras“, <http://www.metromadrid.es/es/conocenos/infraestructuras/red/index.html> (abgerufen am 29.06.2013).

34 Schwandl, Robert: „MADRID METRO“, <http://www.urbanrail.net/eu/es/mad/madrid.htm> (abgerufen am 29.06.2013).



Menschen ausspucken, u.a. weil sie in die umliegenden Geschäftsstraßen strömen.³⁵ Die Madrilenen nutzen ihre Metro oft und gerne. Bei den enormen Verkehrsproblemen – verursacht durch eine überhöhte Anzahl an PKWs, mit daraus resultierenden Staus – mit denen auch die Millionenmetropole Madrid täglich zu kämpfen hat, ist die Metro das am besten geeignete Transportmittel, um sich in Madrid fortzubewegen: „Die Metro ist, was Effizienz und Schnelligkeit angeht, nicht zu schlagen. Der Nachteil: Zu den Hauptverkehrszeiten wird es eng in den Zügen. Aber diese Enge spannt die Nerven immer noch weniger an

als die ständigen Staus, mit denen Autofahrer oder Taxis kämpfen.“³⁶

Die Metro ist im Stadtbild von Madrid fest verankert. Ihr Logo muss man nicht lange suchen. Ein auf der Seite liegendes Karo mit roten Rand und weißem Zwischenraum weist auf die Metro-Eingänge hin. Das dunkelblaue Rechteck in der Mitte des Karos ziert mit weißen Lettern den Schriftzug „Metro“. Über jedem Metro-Eingang (im madrilensichen Sprachgebrauch auch „bocas del metro“³⁷ genannt) ist das Logo befestigt, darunter ist der Name der Haltestelle zu lesen.

In den letzten Jahren wurde viel Geld in die Metro investiert: neben Ausbau des Streckennetzes, von dem mittlerweile viele Madrider Vororte profitieren, wurden die unterirdischen Bahnhöfe modernisiert und renoviert. Aus diesem Grund zählt die Madrider Metro heutzutage zu den modernsten Metros in Europa.

Die Bahnhöfe haben geflieste Böden und gekachelte Wände, die neueren auch Verkleidung aus Marmor oder Granit. Zahlreiche Bahnhöfe sind künstlerisch inspiriert und mit schönen Beleuchtungs-Armaturen versehen. Beinahe überall gibt es Zwischenetagen mit Fahrkartenschaltern und – Automaten, Kiosken, Rolltreppen sowie automatische Zugangssperren zu den Bahnsteigen. Die Überwachung der Bahnhöfe erfolgt in der ZBL [zentrale Betriebsleitstelle] über Monitore; über Gegensprechanlagen kann jeder Fahrgast von den Bahnhöfen Kontakt mit der ZBL oder der Bahnhofsaufsicht aufnehmen. [...] Die Züge sind

35 Hälker, Maria Anna / Garcia Blazquez, Manuel: „DuMont direkt Reiseführer Madrid“, S. 6.

36 Ebd., S. 12.

37 Schwandl, Robert: „Metros in Spain: the underground railways of Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao“, S. 7.

nur mit einem Fahrer besetzt, der auch die Abfertigung übernimmt. Hierzu sind auf den Bahnsteigen Spiegel installiert; über Zugbahnfunk besteht permanenter Kontakt mit der ZBL. In Madrid fahren die Metrozüge links.³⁸



Der spanische Schriftsteller José Martín Molinas machte die Madrider Metro zum Schauplatz und Hauptgegenstand in seinem Roman „Ortem“, der 2012 erschien. Molinas wurde 1971 in der spanischen Hauptstadt geboren und widmet sich seit über 20 Jahren dem Schreiben. Zu seinen literarischen Werken zählen u.a. „Sueños“, „Casa de muertos“ sowie „Niño malo“, welches mit dem zweiten Platz bei den XIV Certámenes Nacionales 'Ciudad de Alcorcón' in der Kategorie Poesie prämiert wurde.³⁹

„Ortem“ ergibt rückwärts gelesen das Wort „Metro“. Der Roman ist in neun Kapitel bzw. Strecken unterteilt, in (bzw. auf) denen der Leser den Protagonisten bei seiner Fahrt durch die unterirdischen Gänge des Madrider Metrosystems begleitet. Dabei bringt der Leser in Form des auktorialen Erzählstils die Gedanken des Protagonisten in Erfahrung und lässt ihn mit seinen Augen sehen. Über genauen Standort (z.B. Metro-Stationen), Uhrzeit und Namen des Protagonisten wird der Leser im Dunkeln gelassen. Er erfährt hingegen, dass der Protagonist eine Frau namens Sonia hat, die ein Kind von ihm erwartet. Zudem ist herauszulesen, dass er sich auf dem Weg zur Arbeit befindet. Die Fahrt scheint jedoch ohne ersichtliches Motiv in einer Irrfahrt zu Enden.

Molinas schrieb den Roman aus einem Impuls heraus. Die Idee für den Roman bekam er während einer Fahrt mit der Madrider Metro. Die Gedanken eines jeden Passagiers sollten in

38 Riechers, Daniel: „Metros in Europa“, S. 169.

39 Molina, José Martín: „El Autor“, <http://www.josemartinmolina.com> (abgerufen am 18.05.2013).

Form einer Lektüre zum Ausdruck kommen, „[e]l estilo debería ser una especie de continuum [...]“⁴⁰. Der Roman biete ihm einen hervorragenden Rahmen für eine neuartige und persönliche Bestandsaufnahme der Madrider Metro. Ihre Räume, die Menschen, die bedeutungsvolle und maschinelle Fortbewegung von Mensch und Zug in einem unpersönlichen, unterirdischem Raum, faszinierten den Autor dabei besonders.

2.1 Raumvorstellungen

Das Brockhaus-Wörterbuch definiert einen Raum „ein durch Wände begrenzte[n] Teil eines Gebäudes“⁴¹ oder Zimmers. Aus geographischer Perspektive sogar ein zusammenhängendes Gebiet oder eine Gegend. Die Ansätze von Foucault, Lefebvre und Certeau zeigen, dass Raum vielseitig interpretiert werden kann. Mit ihnen gehen verschiedene Blickwinkel und Elemente in die Raumanalyse ein, die den Raum zu einem ausgesprochen komplexen Konstrukt machen.

Die Metro als Raum zu betrachten, erscheint im ersten Moment befremdlich. Mit Raum verbinden sich immer Gefühle, stellt Professorin Dr. Gertrud Lehnert von der Universität Potsdam (Professur Allgemeine und Vergleichende Literaturwissenschaft) heraus. Räume besitzen eine Aura, „Architektur, Innenarchitektur, Design und natürlich Werbung haben [...] die Aufgabe, Objekte und Räume mit atmosphärischem Potential, ja mit Gefühlen zu versehen.“⁴² Nach Lehnert wird Raum durch menschliches Handeln konstituiert, der umgekehrt wiederum auf das Handeln und die Gefühle zurückwirkt.⁴³ Ferner beschreibt sie, dass wir in einer raumzeitlichen Umbruchsphase leben, in der sich die Metropolen der Welt mit ihren spezifischen Lebensbedingungen immer weiter ausbreiten und ständig neue Raumwahrnehmungen und -erlebnisse schaffen.⁴⁴ In dieser modernen Welt ist die Metro ein Symbol der schnelllebigen Metropolen und der Globalisierung.

Die Metro als Raum lässt sich weiter spezifizieren. Es gibt verschiedene Raumvorstellungen, die auf die Metro zutreffen. In ihren Räumen findet deutlich Bewegung (Aktivität) statt. Die-

40 Interview mit José Martín Molinas im Anhang.

41 Wahrig, Gerhard: „Brockhaus Wahrig, Deutsches Wörterbuch“, S. 297.

42 Lehnert, Gertrud: „Raum und Gefühl. der Spatial Turn und die neue Emotionsforschung“, S. 9.

43 Ebd., S. 11.

44 Ebd., S. 10.

ses Merkmal konstituiert den Raum und macht ihn zu dem, was er ist. (Certeau benutzt das Beispiel der 'Straße' und definiert sie insofern als Raum, als dass die Gehenden sie in einen Raum verwandeln.⁴⁵) Die Aktivität macht die Metro unter anderem zu einem Durchgangsraum, einem Transitraum, zu einem dynamischen und labyrinthischen Raum. All diese Raumvorstellungen fallen unter die Kategorie der Nicht-Orte. Ihre spezifischen Charakteristika und Zusammenhänge werden in den nächsten Kapiteln deutlich.

2.1.1 Dynamische Raumvorstellungen

„¡ADELANTE! EL TREN AVANZA. YO AVANZO. TODOS AVANZAMOS. ¡Y SIN MOVER UN DEDO! ¡ALELUYA! ¡LOADO SEA YO, MIS PIERNAS, MI TRONCO! EL TREN MARCHA... EN SU MECÁNICA NOS ARRASTRA A TODOS A LA MISMA VELOCIDAD.“⁴⁶

Die Metro ist von Dynamik bestimmt. Züge und Menschen befinden sich in ständiger Bewegung, Stillstand gibt es kaum. Diese Aktivität, die nach Lefebvre den Raum definiert, findet innerhalb von Grenzen statt, was den Zug für Foucault zu einem „außergewöhnliche[n] Bündel von Relationen [macht], denn man kann durch einen Zug gehen, man kann mit ihm von einem Punkt zu einem anderen gelangen, und schließlich bewegt sich der Zug auch noch selbst.“⁴⁷ Wolfgang Hallet, Professor am Institut für Anglistik der Universität Gießen, stützt sich auf Lefebvres Aussage, dass Raum ohne Bewegung nicht denkbar ist und behauptet, dass „Räume in literarischen Texten immer in einer Beziehung zu sich darin bewegendem oder zu wahrnehmenden Individuen stehen.“⁴⁸ Gerade im Zeitalter von Migrations- und Globalisierungsprozessen zeigt die moderne Literatur ein vermehrtes Interesse an Raum-Bewegungskorrelationen. Hallet: „[D]enn wo sonst als in diesem Medium [...] können Bewegungen zwischen heterogenen Räumen aus der Perspektive von Subjekten sichtbar gemacht werden?“⁴⁹ Den Romanen, die Bewegung zum Thema bzw. zum Schwerpunkt ihres Inhalts machen, wohnt immer ein Wunsch nach Verortung bei. Der Protagonist bzw. die Handlung erfolgt

45 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 345.

46 Molinas, José Martín: „Ortem“, S. 99.

47 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 320.

48 Hallet, Wolfgang: „Raum und Bewegung in der Literatur. die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn“, S. 20.

49 Ebd.

nach einer sich im Raum orientierenden Bewegung, die häufig mit der Suche nach etwas einhergeht. Mittels der Bewegung (Dynamik) im Raum (hier die Metro) wird dieser vermessen. Grenzen werden aufgezeigt und überschritten. ‚Raum‘ wird auf diese Weise von einer statischen zu einer dynamischen, prozessualen Größe [...].⁵⁰

Bewegung wird erst anhand des Stillstands erfahrbar. Der Stillstand verleiht dem Raum eine ‚raumreflexive Qualität‘⁵¹, was den entscheidenden Faktor für die kulturelle und ästhetische Konstruktion von Raum darstellt. Hallet (so wie auch Lehnert⁵²) erklären, dass die meisten Forschungsfelder, die mit Wirkung von Raum zu tun haben, auf dynamischen Raumvorstellungen, also auf dem engen Zusammenhang zwischen Bewegung und Raum, beruhen.

2.1.2 Transiträume

Die Innenarchitektin und Soziologin Christina Hilger beschreibt in ihrer Publikation ‚Vernetzte Räume. Plädoyer für den Spatial Turn in der Architektur‘ (2011) die Bedeutung von Transiträumen und -orten in der heutigen Gesellschaft und analysiert sie hinsichtlich ihres Aufbaus und ihrer Wirkung. Laut Hilger sind Transitorte bzw. -räume ‚architektonische Symbole für die Mobilität und den technischen Fortschritt moderner Gesellschaften und betonen die Relevanz moderner Transporttechnologien für die Konstitution der Netzwerkgesellschaft‘⁵³. Typische Transitorte sind demnach Flughäfen, Bahnhöfe und Raststätten. Es sei kein Zufall, behauptet Hilger, dass sich die Architektur dieser Transiträume weltweit oftmals ähnelt. Zum einen korreliere die Baustruktur mit dem modernen und zur Verfügung stehenden Materialbestand; doch vielmehr spiele der symbolische Ausdruckscharakter eine Rolle.⁵⁴ Sie hält fest, dass die homogene Raumgestaltung mit der Globalisierung und Vernetzung der Gesellschaft zusammenhängt. Für den modernen Menschen (insbesondere in der mobilen Arbeitswelt) ist es entscheidend, sich schnell zurechtzufinden; egal in welchem Land er sich gerade befindet. Eine einheitliche, unpersönliche Raumstruktur erleichtert dabei sowohl die Orientierung als auch das Durchqueren.

50 Hallet, Wolfgang: ‚Raum und Bewegung in der Literatur, die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn‘, S. 21.

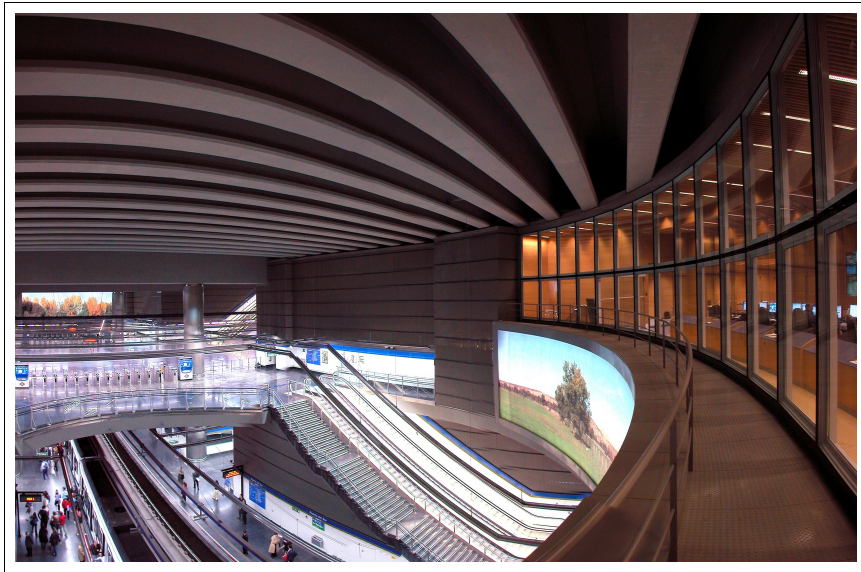
51 Ebd.

52 Vgl. Lehnert, Gertrud: ‚Raum und Gefühl. der Spatial Turn und die neue Emotionsforschung, S. 10.

53 Hilger, Christina: ‚Vernetzte Räume. Plädoyer für den spatial turn in der Architektur‘, S. 117.

54 Ebd., S. 118.

Die architektonischen Räume der globalen Ökonomie repräsentieren als Globalisierungsarchitekturen somit einen Raum, der eine ortlose Logik hat,



obwohl architektonischen [sic] Räume selbst jedoch per se nicht ortlos sind. Architekturen tragen durch ihre Präsenz zur Etablierung und Konstruktion lokaler Strukturierung bei, auch wenn – wie ersichtlich – die Zielsetzungen moderner Bauprojekte wenig oder gar nicht auf die Integration in einen lokalen Kontext ausgerichtet sind.⁵⁵

Anstelle von lokaler Integration, verfolgen Architekten das Ziel, insbesondere auf globaler Ebene Repräsentant zu sein. Hilger spricht dabei von einer „Macht-Dominanz-Konstruktion“⁵⁶, die erheblichen Einfluss auf die moderne Gesellschaft und das Problem der Identitätslosigkeit hat. („PUES SÍ, EL MODERNO CAMBIO DE FACHADA, CRUDA REALIDAD BABOSA Y PEGAJOSA CAMBIADA POR UN JUEGO DE DADOS [...].“⁵⁷)

2.1.3 Das Problem der Zeit

Der Wandel der analytischen Fokussierung von Zeit zu Raum, birgt das Problem der Zeit in sich selbst. Diese Neuorientierung, so erklären die Autoren Wolfgang Hallet und Birgit Neumann, darf nicht „in einer Umkehr des Verhältnisses zwischen Zeit und Raum münden“⁵⁸. Wichtiger sei es, beide Faktoren in ihrer essentiellen Abhängigkeit zu erfassen. Die Gefahr

55 Hilger, Christina: „Vernetzte Räume. Plädoyer für den spatial turn in der Architektur“, S. 121.

56 Ebd.

57 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 104.

58 Hallet, Wolfgang / Neumann, Birgit: „Raum und Bewegung in der Literatur. Zur Einführung“, in: Hallet, Wolfgang: „Raum und Bewegung in der Literatur. die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn“, S. 15.

bestehe darin, Zeit im Raum außer Acht zu lassen und auf Grund des Paradigmenwechsels sich in der Analyse zu einseitig zu verhalten. In Wolfgang Hallets Sammelband „Raum und Bewegung in der Literatur“ (2009) geht es darum, Raum und Zeit als „Zusammenspiel“⁵⁹ zu betrachten und zu erfassen. Hallet zitiert Lefebvre, der in seiner Theorie der produzierten Räume fordert, den von der Gesellschaft produzierten Raum mit seiner spezifischen Zeit bzw. seinen Zeiten, also den Rhythmen des Alltagslebens, zu untersuchen. Dadurch, dass nach Lefebvre Raum durch Bewegung und Aktivität konstituiert wird, ist Zeit stets ein wichtiger Faktor, der vor allem mit der Aktivität im Raum verbundenen ist. Auch der russische Literaturwissenschaftler und Kunsttheoretiker Michail M. Bachtin, der mit seiner Theorie des Chronotopos maßgeblich zum *spatial turn* beigetragen hat, besagt, dass Zeit und Raum (insbesondere im Roman) nicht unabhängig voneinander zu verstehen sind. Sie bringen sich vielmehr wechselseitig hervor und werden nur in ihrem Konstrukt sichtbar.

Die Zeit, die an sich abstrakt und sinnlich nicht erfahrbar ist, gewinnt erst durch ihre Verdichtung und Konkretisierung in spezifischen Raumbildern Gestalt: 'Im künstlerisch-literarischen Chronotopos verschmelzen räumliche und zeitliche Merkmale zu einem sinnvollen und konkreten Ganzen. Die Zeit, die an sich abstrakt und sinnlich nicht erfahrbar ist, gewinnt erst durch ihre Verdichtung und Konkretisierung in spezifischen Raumbildern Gestalt.'⁶⁰

Bachtin geht davon aus, dass sich die Zeit im Raum genauso wie in der Realität auch im Roman eindeutig messen lässt. Jedoch muss dabei zwischen subjektiver und objektiver Zeitwahrnehmung unterschieden werden. Der Autor ist zwar in der Lage Zeit und Raum genau festzulegen, hat aber auf die subjektive Raum- und Zeitwahrnehmung des Rezipienten nur geringen Einfluss. Die subjektive Zeitvermessung ist stets ein Produkt des Lesereindrucks. Bachtin erklärt, dass sich Autoren in ihren Erzählungen auf die (subjektiven) Erfahrungen mit Zeit in der Realität stützen. Auch in „Ortem“ macht sich der Autor diesen Fakt zu eigen:

A AGUANTARSE, [...]. Y MIRO EL RELOJ, REQUETEMIRO EL RELOJ, REQUETESUPERMIRO EL RELOJ, LAS MANOS JUGANDO EN EL BOLSILLO CON LA CALDERILLA, LA DE VUELTAS QUE LLEVO DADAS A LA CALDERILLA, CONTANTE, SONANTE, ¡CLIN, CLIN, CLIN! Y CÓMO NO, RE-DE-NUVEO-RE-QUE-TE-MIRO-EL-RELOJ. ¿LLEGARÉ A TIEMPO?⁶¹

Psychologisch betrachtet erscheint die Zeit dann besonders ausgedehnt, wenn man auf ihr Vergehen achtet. Fällt dieses Ereignis dann auch noch in eine Stresssituation (z.B. Zeitdruck),

59 Hallet, Wolfgang / Neumann, Birgit: „Raum und Bewegung in der Literatur. Zur Einführung“, in: Hallet, Wolfgang: „Raum und Bewegung in der Literatur. die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn“, S. 15.

60 Vgl. Ebd., S. 18.

61 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 37.

so treten Unruhe und ein Gefühl der Hilflosigkeit auf.⁶²

YO, DE MOMENTO, CON AGUJETAS DE SUBIR Y BAJAR, COJO Y AL FIN LLEGO AL ANDÉN, AHORA A ESPERAR... ESPERAR... ESPERAR... CON LA ESPERA EN SU SITUACIÓN DE GRAVEDAD CERO... ¡QUÉ CIERTO ESO DE QUIEN ESPERA, DESESPERA! LA ESPERA ES TIEMPO MUERTO, TIEMPO DESPILFARRADO, EXISTENCIA NULA, UN METERSE LAS MANOS EN LOS BOLSILLOS Y DEJAR LA VIDA EN STAND BY, UNA LAXITUD PERNICIOS, VACÍA, HUECA.⁶³

Nicht umsonst vergleicht der Protagonist den Metro-Raum mit einem Wartesaal im Krankenhaus: „¿QUIERES SABER A QUÉ ME RECUERDA ESTE ESPERAR Y ESPERAR? A LOS HOSPITALES, SOBRE TODO A LOS PASILLOS DE HOSPITAL, CON SU ATMÓSFERA DE ASFIXIA, DE DOLOR, DE CONDENACIÓN, ¡DE PECADO DIRÍA!“⁶⁴ Laut Annemarie Jost, Professorin für Sozialmedizin an der Hochschule Lausitz, wird in vielen Bereichen der Krankenhausroutine (trotz weitgehend aufgebrochener Hierarchiestrukturen) von den Patienten eine Unterordnung verlangt. Dies führt zu einer „totalen Institution' mit umfassender Kontrolle“⁶⁵, was die Handlungsökonomie eines Menschen nachhaltig zerstören kann. Im Krankenhaus werden ihm Handlungen, die er draußen ohne weiteres verrichten kann untersagt. „Diese Pflicht versetzt das Individuum [...] in eine unterwürfige, demütige und für einen Erwachsenen 'unnatürliche' Rolle [...]“⁶⁶

Das Phänomen der Unterwerfung und des Kontrollverlust lässt sich auf die Zeit bezogen auf die Metro übertragen. Nach dem Eintritt in die unterirdische Welt, gibt der Fahrgast seinen errechneten Zeithorizont die höhere Macht der Metro. Er hat keinen Einfluss mehr auf die Zeit und liefert sich ihren (Zeit-)Gesetzen aus: „¡SÍ, sí! ¡YA VIENE, YA VIENE! Y... Y... Y... Y... ¡MIIIIIEERDA! EL TREN VENÍA, SÍ, PERO HA PASADO DE LARGO COMO UNA TROMBA! LA CONDENADA VOZ EN OFF: 'ESTE TREN NO ADMITE VIAJEROS'. ¡NO ADMITE VIAJEROS! ¡BOFETADA DE REALIDAD! A ESPERAR, A SEGUIR ESPERANDO...“⁶⁷

In der Metro spielt Zeit eine absolut wichtige Rolle. Räume mit einer Durchgangsqualität, bemessen sich nach Zeiteinheiten. Auf Zeitanzeigen wird der Passagier stets über die verbleibenden Minuten bis zum nächsten Metro-Zug informiert. Sie ist omnipräsent und definiert, verbunden mit der Aktivität, den Metro-Raum (s. Certeau). Nach Marc Augés Auffassung von

62 Vgl. Jost, Annemarie: „Zeitstörungen – vom Umgang mit Zeit in Psychiatrie und Alltag“, S. 12ff.

63 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 32f.

64 Ebd. S. 35.

65 Jost, Annemarie: „Zeitstörungen – vom Umgang mit Zeit in Psychiatrie und Alltag“, S. 15.

66 Ebd.

67 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 37.

Raum bzw. Orten zählt die Metro zu den Nicht-Orten. An diesen Nicht-Orten, so behauptet er, scheint die Zeit vom Raum eingefangen worden zu sein. („SOBRE RAÍLES AVANZAMOS DE UNA MANERA TAN IMPERCEPTIBLE, QUE TODOS ASEGURARÍAMOS QUE EL TIEMPO SE HA PARADADO.“⁶⁸) Der Mensch lebe dort in einer „ewigen Gegenwart“⁶⁹, „als gäbe es keine andere Geschichte als die Nachrichten des Tages oder des Vortages“⁷⁰.

2.2 Nicht-Orte

Marc Augés Publikation „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“ (1994) stellt eine entscheidende Basis für den Umgang mit dem Metro-Raum dar. Der Pariser Ethnologe brachte die Unterscheidung von Orten und Nicht-Orten hervor und stützte sich in seinen Überlegungen insbesondere auf Foucault (Heterotopien) und Certeau (Raum versus Ort). Darüber hinaus erfüllt Augé Lefebvres Wunsch nach einem ethnologischen Ansatz in der (literarischen) Raumtheorie.⁷¹ „So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt [sic], einen Nicht-Ort.“⁷² Dabei entstehen in der heutigen Zeit (in der Übermoderne) immer mehr Räume, „die selbst keine anthropologischen Orte sind und [...] die alten Orte nicht integrieren“⁷³. Im Gegensatz zu Orten der Erinnerungen [lieux de mémoire] haben sie keine nachhaltige Bedeutung. Vielmehr werden Nicht-Orte in die Orte der Erinnerung 'hinein' platziert. Nicht-Orte sind demnach künstlich geschaffene Gebilde, die mit kultureller Identität wenig gemein haben. Orte werden von einer Gesellschaft erzeugt, spiegeln die Kultur wider und haben einen Identifizierungscharakter. Über viele Jahre hinweg sind sie entstanden und erhalten somit an kulturellen Wert.

Orte und Nicht-Orte sind Konstrukte, die im direkten Gegensatz zueinander stehen und die sich in der „konkreten Realität der Welt von heute“⁷⁴ überschneiden. Der Nicht-Ort erfordert keinerlei Identifikation und fasst damit die Transiträume unter seinen Oberbegriff. Nicht-Orte

68 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 92.

69 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 123.

70 Ebd., S. 122f.

71 Vgl. Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 15.

72 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 92.

73 Ebd., S. 93.

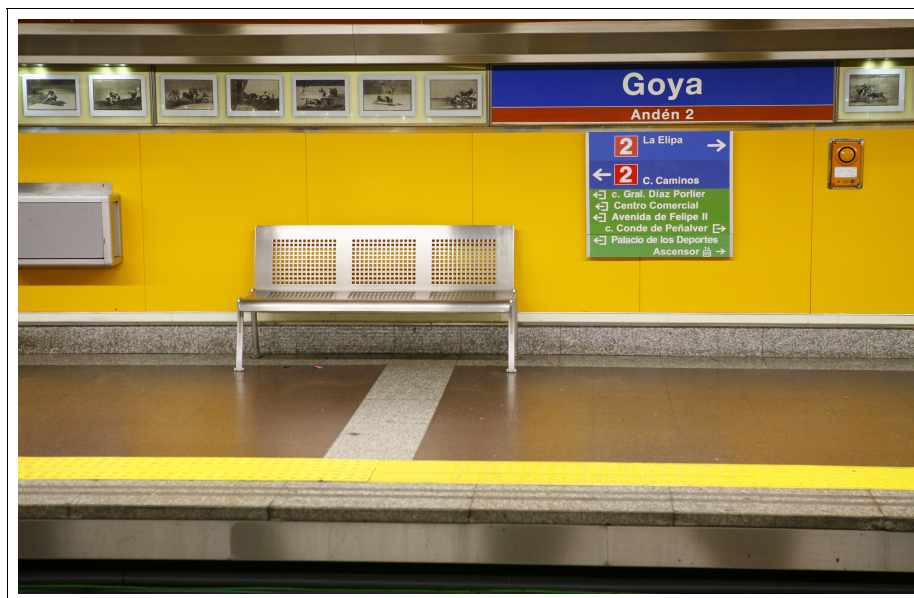
74 Ebd., S. 125.

entstehen in Windeseile und sind in der Lage, überall zu existieren. Sie sind ein Konstrukt aus zusammengesetzten Orten, in dem Relationen rekonstruiert werden.⁷⁵ Nicht-Orte strahlen von sich aus keine Identifikationsmöglichkeit aus, sie werden anhand von bestehenden kulturellen Tradition erst zu solchen gemacht. Ihnen wird beispielsweise Geschichte anhand von Namen auferlegt, die den Orten zweckentfremdet wurden und zu einer Zwangsidentifikation seitens der Gesellschaft führt. In Zeiten von Globalisierung und Übermoderne ist der Trend zu Nicht-Orten deutlich zu vernehmen.

2.2.1 Namensgebung

„[P]ARA USTEDES, AQUÍ ABAJO, EN LAS CAVERNAS, EN LAS CATACUMBAS CARTESIANAS, SOBRE LOS SILBANTES RAÍLES, LÍNEA VIOLETA, VAGÓN 768...“, POR DIEGO DE QUEVEDO Y VILLEGAS.⁷⁶

Orte und Nicht-Orte verweisen durch die Worte und Begriffe die sie beschreiben, aufeinander.⁷⁷ Das bedeutet, im Gegensatz zum Ort erhalten Nicht-Orte Modenamen, mit denen sie bezeichnet werden. Metro-Stationen erhalten Namen, die eine Relation zwischen Gesellschaft und technischem Konstrukt schaffen und einen Identifizierungscharakter haben. Sofern den



Metro-Stationen nicht eine überirdische Sehenswürdigkeit ('Plaza de España'), Institution ('Tribunal') oder Ähnliches zu Teil kommt, bekommen sie häufig Namen von wichtigen Per-

75 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 93.

76 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 41.

77 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 125.

sönlichkeiten auferlegt ('Quevedo', 'Alonso Martínez', 'Colón'). Augé erklärt, dass dem Ort dadurch etwas Fremdes (eine Geschichte) auferlegt wird, der dem Namen seinen Inhalt entzieht.⁷⁸ Durch die alltägliche Nutzung der Metro und das ständige Sehen des Namens der Haltestelle, nutzt sich der Name ab. Die Assoziation geht zu Gunsten der Metro-Haltestelle.⁷⁹

[D]er Zug windet sich im Eiltempo durch unsere Geschichte; unermüdlich pendelt er zwischen den großen Männern, den erhabenen Stätten und den hehren Augenblicken hin und her. [...] Wer Metro fährt, treibt also gewissermaßen einen Ahnenkult. Doch offensichtlich ist dieser Kult, sofern es sich um einen solchen handelt, unbewußt [sic]; viele Stationsnamen sagen denen, die sie lesen oder hören, gar nichts, und diejenigen, denen sie etwas sagen, denken nicht unbedingt an sie Sache, deren Namen sie aussprechen.⁸⁰

Geschichte wird aufgedrängt. Augé bezeichnet den Metroplan als „Berühmtheitsverzeichnis“⁸¹, der uns die Historie und die „Treue zur Vergangenheit“⁸² aufdrängt: „¡VUELA TREN! [...] ¡LLÉVAME A TRAVÉS DE ÓPERA, METROPOLITANO, ALVARADO, USERA, DIEGO DE LEÓN, QUINTANA! ¡TRANSPÓRTAME POR EL CAMINO DE LOS GRANDES DE LA PINTURA! ¡GOYA, VELÁZQUEZ! ¿Y PICASSO? BAH, DEMASIADO FEO, MÁS FEO QUE ESTE SINIESTRO TÚNEL DE LOS HORRORES.“⁸³

2.2.2 Die Übermoderne

Nicht-Orte sind das Maß der heutigen Zeit. Sie vervielfältigen sich unaufhörlich und entstehen durch ihre nicht-kulturelle Zugehörigkeit an jedem beliebigen Ort.

LEVANTAN LA CIUDAD ENTERA, ¡A LA BÚSQUEDA DEL TESORO!, ANDAMIOS OPERARIOS, TALADROS POR AQUÍ Y POR ALLÁ, TORNILLOS, SOPLETES, HORMIGÓN ARMADO, BOCATAS DE JAMÓN, HAZ QUE HACES, HAZ QUE CAMBIAS TODA LA CIUDAD, Y ¡SIEMPRE SERÁS REELEGIDO! PARA ESO ESTÁ EL VULGO, PARA TRAGAR EL POLVO QUE LEVANTAS Y PARA QUE TE VOTEN. Y CUANTO MÁS POLVO TRAGAN, MÁS TE VOTAN.⁸⁴

Augé deklariert, dass Nicht-Orte von der Übermoderne [surmodernité] hervorgebracht werden und mit den Entfremdungsprozessen der heutigen Zeit einhergehen. Seine Überlegungen gehen auf die Frage nach dem Ur-Ort eines Menschen zurück, mit dessen Beantwortung sich

78 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 101.

79 Vgl. Ebd.

80 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 28f.

81 Ebd., S. 32.

82 Ebd.

83 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 39.

84 Ebd., S. 22.

Vincent Descombes beschäftigt hat.⁸⁵ Dieser kam zu dem Ergebnis, dass der Mensch sein Zuhause als seinen persönlichen Ur-Ort betrachtet. Das Zuhause definierte Descombes dabei als jenen Ort, wo sich eine Person in der Rhetorik (Rhetorik im klassischen Sinne) seiner Mitmenschen auskennt, mit denen er das Leben teilt.⁸⁶ Descombes bezeichnete dieses Gebiet als rhetorisches Land einer Person, das dort endet, „wo ihre Gesprächspartner die Gründe, die sie für ihr Tun und Lassen angibt, [...] nicht mehr verstehen.“⁸⁷

Die Übermoderne zwingt die Menschen, ihr Zuhause immer öfter zu verlassen. Dies führt zu einer Entwurzelung und langfristigen Entfremdung des Menschen, was besonders in den Großstädten ein Problem darstellt.⁸⁸ In der heutigen Welt, so Augé, haben sich die modernen Verkehrsmitteln zu „bewegliche Behausungen“⁸⁹ entwickelt. „MI DÍA A DÍA ¡Y EL DE TODOS!“⁹⁰ An Nicht-Orten wird der Passagier, Autofahrer oder Kunde mit seinem Selbstbild konfron-



tiert. Augé: „Das einzige Gesicht, das er sieht, die einzige Stimme, die Gestalt annimmt in dem schweigsamen Dialog, der sich zwischen ihm und der Landschaft mit den an ihn wie an die anderen gerichteten Texten entwickelt, sind seine eigenen [...].“⁹¹ Es entsteht eine kollektive Einsamkeit.

85 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 126.

86 Ebd.

87 Ebd., S. 127.

88 Georg Simmel stellte in seinem Essay „Die Großstädte und das Geistesleben“ (1903) bereits heraus, dass sich Großstädter, im Gegensatz zu Kleinstädtern, im Zuge der Industrialisierung einen Schutz gegen eine persönliche Entwurzelung aneignen, indem sie ihren Verstand über die Emotionen stellen (Schutzorgan).

89 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 93.

90 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 45.

91 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 121.

LAS MÁQUINAS ENGRASADAS Y CHIRRIANTES. ¡LÍNEA RECTA! CARAS LEGAÑOSAS, CARAS DE TRAPO CARAS FOFAS, CARAS PEGAJOSAS, ¡LAS PUTAS CARAS DE ENTIERRO! [...] TODOS A NUESTRO MONÓLOGO INTERIOR. TANTOS SERES EN TAN ESCASOS METROS CUADRADOS Y DODOS VUELTOS HACIA EL INTERIOR. PROTEGIDOS COMO LOS ERIZOS, AISLADOS COMO LOS AZTECAS. TODOS RODEADOS POR TODOS LOS DEMÁS. ¡SECUESTRADOS! ¡A TRAVÉS DE LOS TÚNELES GRASIENTOS Y OSCUROS!⁹²

Christina Hilger stellt heraus, dass Nicht-Orte bzw. Transiträume den Menschen durch eine identitätslose, homogene Architektur „sowohl kollektiv als auch individuell mit der Einsamkeit der mobilen Lebensweise in der Netzwerkgesellschaft“⁹³ konfrontieren. Sie zitiert Manuel Castells der behauptet, die Botschaft solcher Transiträume sei Schweigen. Nicht-Orte sind keine Orte, an denen Gespräche gefördert werden, teilweise sind sie sogar nicht erwünscht. Jeder Nicht-Ort-Gänger zieht sich daher in seinen inneren, schweigsamen Dialog zurück: „CASI ME ASUSTAN ESTAS CARAS DE PALO. MENOS MAL QUE PARECEN IGNORARTE.“⁹⁴ An Nicht-Orten entstehe ein „ganz eigener Mikrokosmos von Handlungen und Verhaltensmustern“⁹⁵, erklärt Hilger. Dennoch empfinden viele Menschen den Eintritt in einen Nicht-Ort als Befreiung, behauptet Augé. Neben dem erzwungenen Verhalten des Schweigens, das zu Ruhe und seinen eigenen Gedanken nachhängen animiert⁹⁶, erhält der Mensch eine „relative Anonymität“⁹⁷, die von der Übermoderne erzeugt wird und an Nicht-Orten leicht erworben werden kann. („LAS COSAS QUE PASAN AQUÍ. ¡YA TE DIGO! VENTE PA' CÁ Y LOS VES, CHAVAL. ES QUE SOMOS TAN ANÓNIMOS AQUÍ, AQUÍ DEBAJO. TAN ANÓNIMOS.“⁹⁸) Position und Rang entfallen, der Mensch ist nur noch das, was von ihm am Nicht-Ort verlangt wird (Passagier, Kunde, Autofahrer). Er kann die Gedanken und Sorgen des Alltags für eine gewisse Zeit loslassen, seine vorläufig einzige Funktion hat er beim Eintreten in das Flugzeug, den Supermarkt oder auf der Autobahn erhalten. Er kann einen Moment lang die „passiven Freuden der Anonymität und die aktiven Freuden des Rollenspiels“⁹⁹ genießen. Diese Anonymität geht mit dem von der Übermoderne erzeugten „Durchschnittsmenschen“¹⁰⁰ einher. Er wurde von ihr individualisiert und ist als 'Benutzer von' Verkehrs-, Handels- oder Bankensystemen definiert. Als solcher kommt er den Aufforderungen, Wünschen und Danksagungen des Nicht-Ortes nach

92 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 46.

93 Hilger, Christina: „Vernetzte Räume. Plädoyer für den spatial turn in der Architektur“, S. 118.

94 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 18.

95 Hilger, Christina: „Vernetzte Räume. Plädoyer für den spatial turn in der Architektur“, S. 118.

96 Vgl. Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 50ff.

97 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 119.

98 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 36.

99 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 121.

100 Ebd., S. 118.

('Rauchen verboten', 'Vielen Dank für Ihren Besuch', 'Wir wünschen Ihnen einen schönen Aufenthalt bei uns'), die sich „unterschiedslos an jeden von uns“¹⁰¹ richten: „EN LA CÁRCEL ERES UN NÚMERO, ¿PERO AQUÍ? ¡NI ESO! ¡UNOS SIN-NÚMERO! ALGUIEN QUE PASA EL BILLETE POR EL TORNIQUETE, NADA MÁS... EN EL TORNIQUETE FICHAS, COMO EN EL CURRO, Y YA ERES DON SIN-NÚMERO TOTAL. ERES MASA, AMALGAMA, APELMAZAMIENTO, ALGO ENORME NO-MEDIBLE.“¹⁰²

In der Metro sowie an anderen Nicht-Orten ist Individualität nicht vorgesehen. Beim Ein- und Austritt in den Nicht-Ort erfolgt eine Identitätskontrolle (z.B. in Form eines Tickets, eines Fahrscheins oder Führerscheins), ohne die die Individualisierung (das Recht auf Anonymität) nicht vonstatten gehen kann.¹⁰³ Der Mensch wird Teil einer breiten Masse, die von den Erzeugern des Nicht-Ortes definiert wird.

Der Passagier der Nicht-Orte findet seine Identität nur an der Grenzkontrolle, der Zahlstelle oder der Kasse der Supermarktes. Als Wartender gehorcht er denselben Codes wie die anderen, nimmt dieselben Botschaften auf, reagiert auf dieselben Aufforderungen. Der Raum des Nicht-Ortes schafft keine besondere Identität und keine besondere Relation, sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit.¹⁰⁴

Nicht-Orte werden von Personen geschaffen, zu denen die Gesellschaft meistens keinen Bezug mehr hat. Ihre Architekten sind oftmals keine Einheimischen, die ihre kulturelle Identität in die Gebäudestruktur einfließen lassen. In der Übermoderne bzw. der globalisierten Welt entstehen daher mehr und mehr einheitliche und sich ähnelnde Gebilde. Sie (die Nicht-Orte) werden nur über Worte und Texte definiert, die ihnen von Fremden auferlegt wurden und präsentieren sich in einer Art und Weise, die absolut künstlich ist. Ihre „Gebrauchsanleitung“¹⁰⁵ setzt sich dabei aus Vorschriften, Verboten und Informationen zusammen, die auf den Menschen einströmen. Durch beispielsweise den Kauf eines Tickets geht der Passagier das Vertragsverhältnis mit dem Nicht-Ort ein und akzeptiert seine Bedingungen und Gesetze. „Allein, aber den anderen gleich, befindet sich der Benutzer des Nicht-Ortes mit diesem (oder mit den Mächten, die ihn beherrschen) in einem Vertragsverhältnis. [...] Der Vertrag hat stets Bezug zur individuellen Identität dessen, der ihn eingeht.“¹⁰⁶

Die auferlegte, gewissermaßen erzwungene Identität führt zu einer bedrohlichen Entfrem-

101 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 118.

102 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 37.

103 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 120.

104 Ebd., S. 121.

105 Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte, Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, S. 113.

106 Ebd., S. 119.

dung: „Die anthropologischen Parameter Raum und Zeit haben sich verändert und die Sinnsuche findet nur noch auf individueller Ebene statt, da es keine festen anthropologischen Bezugssysteme mehr gibt“¹⁰⁷, erklärt Stephanie Weiß von der Gesellschaft für Volkskunde in Rheinland-Pfalz. Ebenso hält Wolfgang Hallet fest, dass Menschen („Identitäten“¹⁰⁸) sich über ihre Zuordnung zu sozialen Räumen definieren. Für die sich immer schneller verbreitenden Nicht-Orte und ihr Merkmal der Identitätslosigkeit bedeutet das also einen enormen Einfluss auf die Entfremdungsprozesse der Gesellschaft. Professor Manfred Schmeling stellt fest, dass in der modernen Literatur Entfremdungsdimensionen zunehmend thematisiert werden, was an „einer immer pluralistischer werdenden Welt“¹⁰⁹ liegen könnte. „¿SERÉ MAJADERO? ES MI SINO, ES QUE LA RUTINA TE IDIOTIZA. TE IDIOTIZA TANTO QUE CUANDO TIENES UN ARREBATO ESPONTÁNEO, LA CAGAS... METES LA GAMBA. ¿QUÉ LE VAMOS A HACER? LA VIDA MODERNA ES TAN ESCLAVA... QUÉ GANAS DE QUE LLEGUE EL FIN DE SEMANA...“¹¹⁰

Die Metro ist ein Sinnbild der Übermoderne, der täglichen Routine und der Entfremdung. Sie transportiert unaufhörlich eine Masse an Menschen, die keine kulturellen und individuellen Spuren hinterlassen und sich auf ihrer Selbst beschränken. In der Großstadt, von der man sagt, dort herrsche ein hohes Potential an Einsamkeit, findet diese in der Metro ihren Höhepunkt. Fast nirgends kommen so viele Individuen auf engem Raum zusammen, ohne sich animiert zu fühlen, das Gespräch mit seinem Nächsten zu suchen. Die Metro hat mehr oder weniger unbewusst Verhaltensweisen erzeugt, die auf ihrem räumlichen Konstrukt basieren. Architektur, Durchgangsraum und Massenabfertigung führen zu einer kollektiven Einsamkeit und der Abgabe von Individualität. Augé sieht die Schuld für diese Entwicklung in der Übermoderne.

2.2.3 Ethnologen in der Metro

[A]uch wenn die Gänge der Metro, wie ich glaube, dem angehenden Ethnologen eine gute Gelegenheit zur 'Feldforschung' bieten könnten, sofern er darauf verzichtet, die Leute dort zu befragen [...], sondern sich darauf beschränkt, sie zu beobachten, ihnen zuzuhören und vielleicht zu folgen.¹¹¹

107 Vgl. Weiß, Stephanie: „Orte und Nicht-Orte. Kulturanthropologische Anmerkung zu Marc Augé“, <http://www.volkskunde-rheinland-pfalz.de/seiten/buecher/nichtort.shtml> (abgerufen am 29.06.2013).

108 Vgl. Hallet, Wolfgang / Neumann, Birgit: „Raum und Bewegung in der Literatur. Zur Einführung“, in: Hallet, Wolfgang: „Raum und Bewegung in der Literatur. die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn“, S. 25.

109 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 212.

110 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 45.

111 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 83f.

Gehen wir nach Augé, so können wir den namenlosen „Ortem“-Protagonisten durchaus als Ethnologen bezeichnen: „YO, MACHACÓN, YO INALÁMBRICO, YO, SÓLO-DENTRO-DE-LA-CABEZA, YO, VOYEUR.“¹¹² Er beobachtet und stellt Vermutungen über die Menschen an, die er sieht. Er folgt Augés Hinweis und verzichtet darauf, die Menschen zu befragen. Vielmehr verspürt er den Drang, ihnen zu folgen: „¿Y NUNCA HAS SEGUIDO A ALGUIEN EN EL METRO? POR CURIOSIDAD, DIGO. [...] LA PREGUNTA DE SIEMPRE: ¿A DÓNDE IRÁ ESE TIPO?“¹¹³ „Ein Ethnologe in der Metro“ ist der Titel von Augés ethnologischer Studie (Raumanalyse) in der Pariser Metro. Augé gibt sich darin wie der „Ortem“-Protagonist als Voyeur und beobachtet die Menschen in der Metro, die, wie er feststellt, für viele weitaus mehr ist, als nur ein Verkehrsmittel. Durch ihre tägliche Nutzung prägen sich nicht nur die Metrolinien ein, auch die Namen der Stationen bekommen eine persönliche Bedeutung und konfrontieren den Passagier bei jeder Fahrt mit seiner Geschichte.¹¹⁴ Was für den Metro-Fahrer früher 'nur' der Name einer Station war, ist jetzt plötzlich mit Gewicht gefüllt. Augé bezeichnet den Metroplan daher auch als „Karte der zärtlichen Gefühle“¹¹⁵.

Die Metro ist für viele ein Teil des Lebens und ihrer Lebensgeschichte: „Einige Metrostationen indes sind so stark mit bestimmten Abschnitten meines Lebens verbunden, daß [sic] ich nur an sie zu denken oder ihrem Namen zu begegnen brauche, um in meinen Erinnerungen blättern zu können wie in einem Fotoalbum [...].“¹¹⁶ Dabei ist kaum ein Raum so subjektiv geprägt wie die Metro, so individuell und sozial. Nach Augé beschreibt die Metro ein wunderbares Feld für den beobachtenden Ethnologen. Fast jeder Metro-Passagier geht einer Beschäftigung nach, um sich die Fahrtzeit zu vertreiben. Die scheinbar unbewegten Gesichter, wie Augé sie nennt, bezeichnet der „Ortem“-Protagonist durchgehend als „CARAS DE PALO“ (auf Deutsch in etwa „sieben Tage Regenwetter-Gesichter“¹¹⁷), die den Menschen mit seinen Gedanken und Gefühlen hinter dieser Fassade („LAS FACHAS“) für Außenstehende nur annähernd errahnen lassen. „BUENO, SIEMPRE TE QUEDA REFUGIARTE EN UN LIBRO. LA MEJOR MANERA PARA OLVIDAR QUE TE RODEAN CARAS DE PALO.“¹¹⁸

112 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 105.

113 Ebd., S. 24.

114 Vgl. Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 16. („Und mit jeder Station verbindet sich eine Mehrzahl von Erinnerungen [...].“)

115 Ebd., S. 17.

116 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 8.

117 PONS.eu, Das Online Wörterbuch: „Übersetzungen Spanisch » Deutsch-Wörterbuch“, <http://de.pons.eu/dict/search/results/?l=dees&q=cara+de+palo> (abgerufen am 29.06.2013).

118 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 18.

Die Lektüre spielt nach Augé bei der Überbrückung der Fahrtzeit immer noch die größte Rolle. Auch hier zeigt sich der von Hilger erwähnte Mikrokosmos, der seine ganz eigenen Verhaltensweisen geschaffen hat. „So ergießen sich Abenteuer, Erotik und Kitsch in die einsamen Herzen derer, die sich mit pathetischer Beharrlichkeit befleißigen [sic], ihre Umgebung zu vergessen, ohne ihre Situation zu verpassen.“¹¹⁹ Andere wiederum kauen Kaugummi, hören Musik oder lernen, was die Menschen für Augé 'vorstellbarer' macht, da sie sich auf ihre augenblickliche Beschäftigung reduzieren lassen. Doch in Wirklichkeit entrücken sie sich noch viel weiter hinter dieser auf Anhub identifizierbaren Fassade, da sie uns nicht den geringsten, sei es einen indirekten oder partiellen, Hinweis auf ihre Phantasien, Wünsche oder Illusionen liefern.¹²⁰

¡AH YA!, QUE ESTUDIA CIENCIAS, ¡A MÍ NO ME ENGAÑAS CHAVAL! ¡LAS OJERAS TE DESENMASCARAN! TÚ LE PEGAS AL MANUBRIO COMO UN HURACÁN. PERO EN PRIVADO, CLARO, POR LAS NOCHES, ¡TODAS LAS NOCHES!, CUANDO DUERME MAMÁ Y PAPÁ Y CUANDO DUERME TU HERMANO, EL HERMANO QUE NO ESTUDIA, QUE ES GOLFO, QUE SE LLAMA ÓSCAR, UN INÚTIL, LA OVEJA NEGRA, EL QUE COME PASTILLAS DE COLORES LOS FINDES DE SEMANITA, PERO TÚ NO, TÚ ESTUDIAS CIENCIAS, ¿EH?. [...] Sí, Sí, UN AGUJERO PELUDO ES LO QUE TÚ NECESITAS, UNA TÍA, UNA GACHÍ, UNA MOZA, UNA HEMBRA BIEN DOTADA, SÍ, PARA TI, INTRODUCIRLA AHÍ, ESO SÍ QUE TE REALIZARÁ.¹²¹

Dadurch, dass wir den Menschen nur auf seine aktuelle Beschäftigung reduzieren, glauben wir zu wissen, mit dem wir es zu tun haben. Augé betrachtet die Metro als eine Metapher unserer Innenwelt.¹²² Durch die tägliche Benutzung dieses Verkehrsmittels streifen wir ständig die Geschichte der anderen.¹²³ Auch wenn alle Fahrgäste Unbekannte und Fremde sind („Zufallsgenossen“¹²⁴), deren Glaubensvorstellungen oder Meinungen, wir teilweise nicht einmal sprachlich verstehen würden, so entstehen im Metro-Raum in kürzester Zeit Beziehungen zueinander, die auf rein individueller, subjektiver Ebene stattfinden („PERO LA JOVEN, LA GUAPA, LA INTELIGENTE, [...] UN ÁNGEL, OH, DIOS MÍO, QUÉ LASTIMA [...]“¹²⁵).

Die Metro ist ein Raum, der vereint. „Andersheit gibt es in der Metro in großer Zahl,“¹²⁶ stellt Augé fest. Viele verschiedene Individuen kommen hier zusammen. Die Metro bringt uns die

119 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 50.

120 Ebd.

121 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 14f.

122 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 62.

123 Ebd., S. 17.

124 Ebd., S. 21.

125 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 73.

126 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 22.

Alltagsmenschheit näher und wirkt wie ein Vergrößerungsspiegel, der die Gesellschaft reflektiert.¹²⁷ Sie verschafft der Fahrgastgemeinschaft eine kollektive Identität, die durch das „Paradox des Rituellen“¹²⁸ ausgelöst wird.

Die Metro von Madrid hat bei den Madrilenen einen hohen Stellenwert. Viele von ihnen nutzen sie täglich auf dem Weg zur Arbeit. Die Metro als Symbol der „Unausweichlichkeit der Termine, die Unumkehrbarkeit der Zeit und die Abfolge der Tage“¹²⁹ geben der Metro „einen unverrückbaren Platz in der Planung des Alltags [...]“¹³⁰, erklärt Augé. Zu den morgendlichen Stoßzeiten hastet die konzentrierte Menschenmenge von der „Zwangsvorstellung eines auf Genauste berechneten Zeitplans getrieben und gelenkt zu sein und sich gleich einem Leistungssportler auf sein Ziel zu 'konzentrieren'.“¹³¹ „PERO ES VERDAD: AQUÍ DEBAJO, ENTERRADOS EN VIDA, ATRAVESANDO TÚNELES, VIVIMOS BAJO LA TIRANÍA DEL DIOS PRISA. !A CORRER! !LAS ESCALERAS MECÁNICAS DE DOS EN DOS! DEPRISA, DEPRISA, QUE NO LLEGAMOS.“¹³²

Die in der Metro implizit entstandenen Verhaltensweisen (implizite Gesetze) führen bei einem Verstoß zu einer noch größeren Einsamkeit, erklärt Augé. Beispielsweise führt der Kontrollverlust eines Passagiers (sei es durch einen Lach- oder Wutanfall) zu einer noch intensiveren Einsamkeit: „[J]e mehr er seine Nachbarn zu Zeugen seines Unglücks zu machen sucht, desto geflissentlicher sehen sie weg und werden einander teils verwirrte, verschwörerische Blicke zu.“¹³³ Auch der „Ortem“-Protagonist stellt fest: „Y ES QUE AQUÍ, MÁS QUE EN NUNGUÉN SITIO, ESTÁ PROHIBIDA LA MIRADA DIRECTA. AQUÍ NOS MIRAMOS A HURTADILLAS, AHORA QUE NO ME VE, COJO Y LE MIRO LA JETA, EN CUANTO SE COSCA, DESVÍO LA MIRADA COMO UN RAYO. [...] ¡PROHIBIDO MIRARSE A LOS OJOS!“¹³⁴

127 vgl. Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 24.

128 Ebd., S. 44.

129 Ebd., S. 42.

130 Ebd.

131 Ebd., S. 49.

132 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 28.

133 Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 52.

134 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 18.

2.3 Mythisch-labyrinthische Metro

Symbolischer Tod und symbolische Wiedergeburt der Natur, Wiederholungen der kosmischen Hierogamie, ewiger Kreislauf im Großen wie im Kleinen – das Labyrinth verdient ob solcher Festlegungen zu Recht die Bewertung 'archaisch'. Die Literatur steht da keineswegs abseits, und was immer der funktionale Auftrag des Musters, das historische Anliegen des Autor im einzelnen sein mag: wer Labyrinth in seine Vorstellungswelt einbezieht, wird es immer auch mit solchen vorfabrizierten Bedeutungen zu tun haben.¹³⁵

Jeder Mensch hat eine Vorstellung von Labyrinth. Labyrinth vermitteln Chaos und Ordnung zugleich, sie sind beängstigend und anregend. Manfred Schmeling, Professor am Lehrstuhl für Allgemeine und Vergleichende Literaturwissenschaft an der Universität des Saarlandes, stellt heraus, dass es gewisse semantische Basis-Merkmale für das Labyrinth gibt. Diese bestehen hauptsächlich aus Gegensatzpaaren wie Dunkelheit und Helle, Gut und Böse, Macht und Ohnmacht, Geborgenheit und Entfremdung, Wiederholung und Veränderung, Fremdheit und Gefahr, Gefangenschaft und Schutz sowie Leben und Tod. Das Labyrinth beweise „eine erstaunliche Flexibilität hinsichtlich seiner Fähigkeit, Gegensätze in sich aufzunehmen bzw. 'transitorische' Verhältnisse zu spiegeln“¹³⁶.

AQUÍ, EN LAS CATAUMBAS, PASILLOS ETERNOS, ESCALONES Y ESCALONES Y MÁS HACIA ABAJO, BAJAMOS TANTO QUE CASI ROZAMOS EL INFIERNO, HACIA EL CENTRO DE LA TIERRA, EN EL CORAZÓN DEL NÚCLEO, UNA INMENSA BOLA ROJA, COMO NOS DESCUIDEMOS BAJANDO Y BAJANDO MÁS...¹³⁷

Der Raum der Metro kann als Labyrinth betrachtet werden. Laut Brockhaus-Wörterbuch definiert sich ein Labyrinth aus einem „Gebäude mit kompliziertem Grundriß [sic] u. zahllosen verschlungenen Gängen u. Räumen, in denen man sich leicht verirren konnte“¹³⁸. Das Phänomen Labyrinth löst laut Schmeling seit der griechischen Antike (Theseus, Daidlos, Dionysos) eine Faszination in der Kulturszene aus. Mythische Elemente sind daher ein fester Bestandteil des Labyrinth-Diskurses. Autoren und Künstler nutzen die mythisch-labyrinthische Faszination seit Jahrhunderten für ihre Werke, was für die Literaturanalyse eine kaum überwindbare Fülle an zu berücksichtigenden Aspekten in sich birgt:

Wer sich auf Labyrinth einläßt [sic], sieht sich gewissermaßen permanent der Ansteckungsgefahr durch den zu analysierenden Gegenstand ausgesetzt. Als literarische [sic] haben die Verzweigungen, die Wiederholungen und Sackgassen

135 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 46.

136 Vgl. Ebd., S. 45.

137 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 31.

138 Wahrig, Gerhard: „Brockhaus Wahrig, Deutsches Wörterbuch“.

mitunter ihren verführerischen Reiz. Was den wissenschaftlichen Parcours betrifft, so sind Reisen ins Ungewisse der Sache nicht unbedingt förderlich.¹³⁹

Im Folgenden sollen die mythisch-labyrinthischen Elemente in „Ortem“ bzw. der Metro aufgezeigt werden. Als Grundlage für diese Untersuchung dient Manfred Schmelings Publikation „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“ (1987).

2.3.1 Labyrinthische Räume

„Labyrinthe sind dazu da, daß [sic] man sich in ihnen verliert – vorübergehend oder auf Dauer“¹⁴⁰, sie verbinden spezifische Raum-, Zeit- und Handlungsmuster und schaffen ein künstlerisches Produkt. Schmeling fasst das labyrinthische Schreiben unter die experimentellen Schreibweisen; Erzählebene und symbolische (semantische) Funktion sind auf besondere Weise miteinander verwoben. Im labyrinthischen Schreiben neigt der Leser (wie auch der Autor zuvor) dazu, sich stärker auf die Technik der labyrinthischen Erzählung zu konzentrieren, denn auf den erzählten Inhalt. In diesem Sinne ist der labyrinthische Diskurs für die Literatur ein besonderer, da er sich in erster Linie auf den Raum bezieht und die mit ihm verwobenen Elemente Zeit und Handlung zunächst in den Hintergrund drängt.¹⁴¹

Das Labyrinth gilt seit jeher als Sinnbild des Konturlosen, des Nicht-Abgeschlossenen, als nicht lokalisierbar, ohne präzisen Anfang und präzises Ende. Ein Mythos, der für die Literatur ein wunderbares Schaubild ergibt. Schmeling behauptet, das Labyrinth habe in der Literatur eine Sonderstellung. Zum einen ist es ein Konstrukt, das mit Bewegung einhergeht bzw. sie (er)fordert. Die sich darin befindende Figur (der Labyrinthgänger) ist aufgefordert, Grenzen zu überschreiten die sich zeitlich und räumlich definieren. Nach Schmeling gibt es drei Grundfunktionen des Labyrinths: die topologische (die Fähigkeit, einen Raum in bestimmter Weise zu strukturieren), die semantische (Symbolik, Metaphorik) sowie die axiologische Funktion (Verknüpfung mit Wertvorstellungen).¹⁴² Darüber hinaus unterscheidet Schmeling zwischen zwei Typen von Labyrinth: dem einfachen und dem komplexen Labyrinth. Während das einfache Labyrinth aus einem einzigen Parcours ohne Alternativen (Abzweigungen) besteht, zeichnet sich das komplexe Labyrinth dadurch aus, dass es Abzweigungen mit zwei

139 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 19.

140 Ebd., S. 13.

141 Vgl. Ebd., S. 47.

142 Vgl. Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 41f.

oder mehreren Wahlmöglichkeiten gibt. Im einfachen Labyrinth werden dem Labyrinthgänger Entscheidungen abgenommen; er wird von Entscheidungszwängen befreit. Um ans Ziel zu gelangen, braucht er nur dem vorgegebenem Parcours zu folgen.¹⁴³ Im komplexen Labyrinth hingegen kann der Labyrinthgänger über „Schleifen“¹⁴⁴ zum Ziel gelangen. Redundanzen (nochmaliges Durchlaufen desselben Parcours) bestimmen dieses Labyrinth. Möglicherweise landet der Held auch in einer „dead end situation“¹⁴⁵. Schmeling erklärt, dass das Labyrinth gerade dann besonders kompliziert erscheint, wenn es mehrere Zentren, Ein- und Ausgänge gibt. Auf die Metro treffen die Eigenschaften des komplexen Labyrinths zu. Der Labyrinthgänger gelangt über verschiedene Eingänge ins Metro-Innere und muss sich auf dem Weg zu seinem Ziel an den Markierungen und Schildern orientieren. Dabei führen ihn zumeist gleich mehrere Möglichkeiten an sein Ziel (Schleifen). Die Entscheidung für den richtigen Weg liegt jedoch allein beim Labyrinthgänger. Der Labyrinthgänger ist auf sich allein gestellt.¹⁴⁶

Unterirdische Labyrinth werden häufig als dreidimensional betrachtet. In dieser vielschichtigen Form des Labyrinths, so Schmeling, erscheint der Aufenthalt für den Helden im Labyrinth als ein Zustand außerhalb der Zeit.¹⁴⁷ (Aus diesem Grund fällt das Labyrinth unter die Kategorie der Nicht-Orte.) Die Miteinbeziehung der Zeit, macht den (literarischen) Raum sogar noch komplexer: „Finally we have the four dimensional labyrinth (L^3T) in which the individual must wander according to fixed lines in time (t) and in space (xyz).“¹⁴⁸ Demnach wäre die Metro sogar ein vierdimensionales Labyrinth, das von den Labyrinthgängern innerhalb einer bestimmten Zeit (Zeitberechnung des Metro-Fahrers) durchschritten werden muss.

Betrachten wir unseren Roman als eine labyrinthische Erzählung, so scheint das Problem der Zeit anhand von Schmelings Theorie erklärbar zu sein. Der Protagonist hat sich ins Metro-Labyrinth begeben und bewegt sich in einem für den Leser unermesslichen Zeitfenster. Wir wissen lediglich, dass er zu einem gewissen Zeitpunkt das Metro-Labyrinth betreten haben muss, doch scheint die Zeit in der Roman-Erzählung stillzustehen: „Y EL TIEMPO NO PASA, SE HA DETENIDO.“¹⁴⁹

143 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 42f.

144 Ebd. S. 43

145 Ebd.

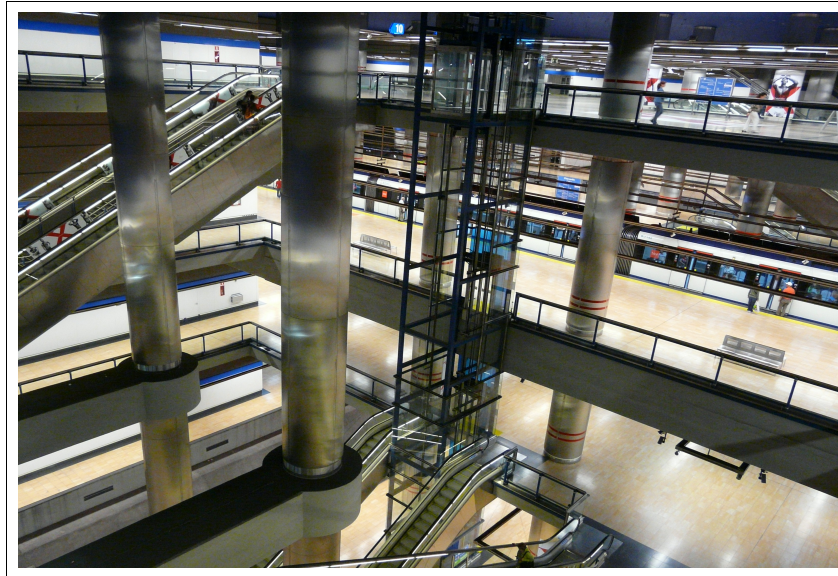
146 Vgl. Ebd., S. 167.

147 Vgl. Ebd., S. 43.

148 Vgl. Ebd. (Zitat von Abraham A. Moles.)

149 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 37.

Schmeling stellt heraus, die Angst des Labyrinthgängers sei es, nicht anzukommen bzw. nicht ankommen zu können. („ES QUE NO LLEGO NUNCA A MI DESTINO? ¿Y CUAL ES MI DESTINO? YA NI ME ACUERDO. ¿VOY A TRABALLAR [SIC] O VUELVO YA DEL CURRELE? [...] YA NO SÉ SI VOY O VENGO. SI VENGO O VOY. YA NO SÉ NADA.“¹⁵⁰) Das Labyrinth ist eine Art 'Leideform', welche mit Neugierde, Reiz und Wagnis zusammenhängt. Der Labyrinthgänger bzw. der Held begibt sich zumeist freiwillig ins Labyrinth. Das Verirren ist seine typische Komponente. Die einzige Aufgabe des Labyrinth-Gängers besteht darin, das (räumliche) Hindernis zu überwinden.



Labyrinth sind zu gleichen Teilen destruktiv und konstruktiv und führen den Leser in eine „mundus subterraneus abenteuerlicher Welten“.¹⁵¹ Der Reiz für einen Autor im labyrinthischen Schreiben liegt laut Schmeling an der semantischen „Herausforderung durch das Muster selbst, das sich durch einen besonders hohen Grad an 'Semiozität', an Bedeutungsfülle auszeichnet“ und dem avantgardistischen Schreiben entspricht.¹⁵² Um ein labyrinthisch-mythisches Bild von der Madrider Metro entstehen zu lassen, greift Molina auf eine vielfältige Wortwahl zurück. Die Metro als Menschen verschlingender Untergrund bildet den Oberbegriff für eine Reihe an Bezeichnungen mit ähnlichen, semantischen Merkmalen.

2.3.2 Die Unterwelt der Großstadt

Labyrinth-Traditionen gehen häufig mit einer organoiden Symbolik einher. „Eingeweide-La-

¹⁵⁰ Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 57.

¹⁵¹ Ebd., S. 14.

¹⁵² Ebd., S. 13.

byrinthe, Unterleibsvisionen (Uterus) sowie das Bild der 'Mutter'-Erde sind hier unterschiedliche und bis zu einem gewissen Grade zugleich redundante Prägungen derselben Grundidee.¹⁵³ Auch Molina greift in seinem Roman auf diese Bilder zurück: „PERO CRECEMOS. SÍ, NOTAMOS UN ESTIRÓN. Y OTRO. Y OTRO. TODA UNA INFANCIA SOBRE RAÍLES, SIN SALIR DE UN FRASCO, UN FRASCO COMO TRASUNTO MODERNO DE LA MADRE. LA MADRE. SOBRE RAÍLES.“¹⁵⁴ Die Beschreibung der Metro-Züge als mechanische Schlange, die durch die Gänge gleitet und in dessen Darm die Passagiere verschluckt wurden („PERO AQUÍ EL SOL SE LO HA TRAGADO UN BOQUETE, MILES DE BOQUETES, LOS INTÉSTINOS DE LA SERPIENTE MECÁNICA.“¹⁵⁵) bezeichnet Schmeling als Verschlingungsmetaphorik, die in labyrinthischen Räumen häufig zum Ausdruck kommt. (Diese Metaphorik spiegelt sich auch in der Wortwahl der Madrilenen wider, die die Metro-Eingänge als „bocas de metro“ bezeichnen.)

Das Labyrinth als Menschen verschlingendes Wesen ist nicht neu: Bereits der Roman „Germinal“ von Emile Zola (1966) arbeitet mit diesem Bild: „Die Personifizierung bzw. Animalisierung der Grube als Menschen verschlingendes Wesen geschieht bei Zola auf ebenso komplexe wie unmißverständliche [sic] Weise.“ Wie Zola benutzt auch Molina sich substituierende Bedeutungsfelder, die über gemeinsame, semantische Merkmale verfügen („EL SÓTANO“, „LA CUEVA“, „LA FOSA“, „LAS CATACUMBAS“). Des weiteren findet wie in „Germinal“ auch in „Ortem“ eine den Roman durchziehende Wiederholung (Redundanz) der Bilder statt. Molinas Metro-Bilder sind so zahlreich, dass sie sich zu einem großen synkretistischem Bild des Labyrinthischen bzw. der Metro verbinden¹⁵⁶ („LA CHOZA“, „LA TRASTIENDA“, „EL MUNDO DESOLADO“, „LA ARRABAL DE LA VIDA“, „LA FOSA COMÚN“, „LA TUMBA“).

Besonders prägnant ist in Molinas Roman das Bild der Metro als dunkle, unnatürliche Unterwelt. Das Gegensatzpaar Dunkelheit und Helle ist an zahlreichen Textstellen zu erkennen: „NUESTRO AGUJERO NEGRO, AQUÍ EN LA METRÓPOLI. [...] LUGARES DONDE NO HAY NADA QUE HAGA LA FOTOSÉNTISIS. [...] UN LARGO PERIODO DE ADORMECIMIENTO OSCURO Y COLECTIVO, DONDE NO OIRÁS UN MALDITO GRILLO.“¹⁵⁷ Die Antibiologie, die mit der Dunkelheit einhergeht erzeugt die Vorstellung eines absolut künstlichen, unnatürlichen Raumes, der im direkten Gegensatz

153 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 46.

154 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 92.

155 Ebd., S. 9.

156 Vgl. Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 78. (Schmeling bezieht sich hier auf „Germinal“. Dieses Phänomen lässt sich gleichwohl auf „Ortem“ übertragen.)

157 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 9.

zur Licht erfüllen, lebhaften Oberwelt steht. „EN CAMBIO, ¿ÁRBOLES? NI UNO. NI SIQUIERA SE HAN MOLESTADO EN METER PLANTAS DE PLÁSTICO. NADA QUE HAGA LA FOTOSÍNTESIS... NORMAL, UNA PLANTA LLEVARÍA CRUDO EL DISTINGUIR AQUÍ ABAJO SI ES DE DÍA O DE NOCHE, SI DEBE CHUPAR OXÍGENO O SOLTARLO... ¡UN MUNDO DESOLADO!“¹⁵⁸ Laut Schmeling besteht die Aufgabe des Helden (des Labyrinthgängers) darin, sich in dieser Dunkelheit zurecht zu finden, wobei er die andere, die 'helle' Seite erreichen muss.¹⁵⁹ Diese Bewegung beschreibt das Vorankommen des Helden: „ME TOCA SALIR DE LA CAJA DE CERILLAS SOBRE RAÍLES, ME TOCA SUBIR/BAJAR ESCALERAS, ATRAVESAR PASILLOS DESOLADOS E INFECTOS Y... Y... ¿PIENSAS QUE QUIZÁ ME TOCA, SALIR, AL FIN, DE DÉDALO, VER LA LUZ DEL SOL?“¹⁶⁰ Das Durchqueren des Labyrinths verweist häufig auf einen Reifeprozess. Die Bewegung des Helden im physischen Raum ist gleichzusetzen mit der Bewegung im psychischen Raum. Auf der Suche nach dem Ziel, muss der Labyrinthgänger viele Wege beschreiten und Sackgassen umgehen. Schmeling hält fest: „Es ist kein Zufall, daß [sic] das Labyrinth als symbolisches Muster für Lernprozesse [...], die auf der Idee der [...] Persönlichkeitssteigerung des Helden basieren, besonders gut behauptet.“¹⁶¹ Das Paradox zurückzukehren, um vorwärtszukommen ist ein Phänomen, das typisch fürs Labyrinth ist. Der psychische Werdegang des Labyrinthgängers in der Lektüre geht damit einher. „In der Tat läßt [sic] sich das Tun des Labyrinthgängers grundsätzlich definieren als phasen- und zugleich krisenhaft ablaufende Bewegung in Raum und Zeit mit dem Ziel einer geistig-sozialen Statusveränderung.“¹⁶²

Labyrinthische Höhlen, Bäume, Eingeweide und unterirdische Konstruktionen „oder im engeren Sinne mythische, infernoähnliche Aufenthaltsräume“¹⁶³ bestätigen laut Schmeling einen gemeinsamen kulturellen Erfahrungshorizont. Das mythische Element der Hölle lässt Molina ebenfalls nicht außer Acht:

EL AZUFRE, EL INFIERNO DE DANTE, LA DESPIADAADA LOCURA DE DÉDALO, LA SEMILLA DEL DIABLO METALÚRGICO, EL FESTÍN DE LOS CADÁVERES DE ODÍN, EL DEMIURGO DE LA TINIEBLAS, EL PODRIDO VENENO TÓXICO DE LAS

158 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 32.

159 Vgl. Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S.45. („Und auch die Erzählkunst des 19. und 20. Jahrhunderts lebt von dem räumlicher Spannungsverhältnis zwischen einer 'dunklen' Welt des Helden und jener 'anderen', hellen Welt, die es zu erreichen gilt.“)

160 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 63.

161 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 138.

162 Ebd., S. 137.

163 Ebd., S. 70.

Auch hier findet der Vergleich der Metro als Hölle seinen Gegensatz. In dieser Unterwelt taucht plötzlich ein Engel bzw. ein Mädchen („UN ÁNGEL“¹⁶⁵) auf, das auf dem Bahnsteig einen epileptischen Anfall erleidet und die Menschen aus ihrem schweigsamen, inneren Dialog reißt. Sie beginnen miteinander zu kommunizieren, zeigen Menschlichkeit und durchbrechen die impliziten Regeln der Metro. („AHORA HABLAMOS ENTRE NOSOTROS, LOS DE LAS SOMBRAS, LOS DESCONOCIDOS REOS-A-MUERTE, [...] LOS INCOMUNICATIVOS [...]. [H]ACIENDO LO PROHIBIDO: ENTENDERNOS, CHARLAR, MIRARNOS A LOS OJOS...“¹⁶⁶) Seine Frau Sonia bezeichnet der „Ortem“-Protagonist gleichermaßen als einen Engel. Er erklärt, dass sie sich niemals in den Höllenschlund der Metro begeben würde, wo die Leute zu einer einheitlichen Masse gemacht werden, wo nur die Verdorbenen verkehren: „¿Y AQUÍ SONIA? ¿AQUÍ DEBAJO? [...] NO, MI DIOSA, MI ÁNGEL [...]. LA MUY MARAVILLOSA NO PUEDE BAJAR A LOS SÓTANOS DE LA METRÓPOLI.“¹⁶⁷

In allen deskriptiven Metro-Bildern zeigt sich immer wieder der Topos der Dunkelheit. Flora und Fauna haben in der Metro keine Chance: „Y TODAVÍA HAY SITIOS DONDE SE PRODUCE UNA ESPECIE DE INVOLUCIÓN DE LA EXISTENCIA. UN PARÉNTESIS REVELADO EN NEGATIVO. LUGARES DONDE NO HAY NADA QUE HAGA LA FOTOSÍNTESIS.“¹⁶⁸ Diese Antibiologie, die im Gegensatz zur Biologie bzw. zum Leben steht, führt den dazugehörigen Gegenbegriff des Todes ein. In „Ortem“ vermeint der Protagonist, die Gestalt des Todes gesehen zu haben: „¡QUÉ VISIÓN! [...] ¡PERO SI PARECE LA MISMA MUERTE! [...] ECHO A CORRER. [...] ASÍ DE PRONTO, GIRANDO POR UNA ESQUINA DEL TÚNEL...“¹⁶⁹ Dieser von künstlichem Licht geprägte Raum bietet Natur (Natürlichkeit) und Leben weder Platz noch Möglichkeit zu entstehen. Die untergraben Kellerräume („LOS SÓTANOS SOCAVADOS“¹⁷⁰) sind der künstlich erzeugte Gegensatz der oberirdischen Parallelwelt, wo die Sonne scheint und das Leben herrscht. („UN MUNDO MINIMUNDO-ENORME GIGANTESCO, UNA HOMOTECIA EN PEQUEÑO DEL MUNDO, DEL OTRO MUNDO PARALELO, DONDE BRILLA EL SOL, BAJO LAS NUBES SOBRE LA TIERRA.“¹⁷¹)

164 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 96.

165 Vgl. Ebd., S. 73.

166 Ebd., S. 72.

167 Ebd., S. 105.

168 Ebd., S. 9.

169 Ebd., S. 65.

170 Ebd., S. 9.

171 Ebd.

Schmeling erklärt, die Verschlingungsmetaphorik (Einfahrt in die Metro) und die Eingeweide-Metapher ergeben zusammen mit der physischen Erfahrung (Erfahrungshorizont) des Lesers, ein Bild des „gefräßige[n] Labyrinth[s]“¹⁷². Das Verschlungen werden und anschließende wieder Hervortreten fasst er in den Bereich der Freudschen Psychoanalyse. Der Raum der Metro würde demnach als Uterus (Höhle) betrachtet werden; das anschließende wieder Hervortreten als ein Akt der Wiedergeburt und des Neubeginns.

Diejenigen Autoren, die ihre Labyrinth ins Unterirdische verlegen [...], thematisieren zumeist auch die chthonische Komponente des Musters, und das heißt im Zusammenhang initiatorischer Handlungen: sie spielen mit dem Gedanken einer symbolischen Wiedergeburt des Helden, seiner sozialen und/oder geistigen Erneuerung.¹⁷³

Die von Schmeling erwähnte Unterleibsvision und symbolische Wiedergeburt findet sich in einer Traumsequenz des „Ortem“-Protagonisten wieder. In dieser träumt er, er sei ein Fötus, umgeben von Flüssigkeit, die ihn in der Dunkelheit umhüllt: „[P]EGAJOSA Y CÁLIDA SENSACIÓN DE ESTAR DENTRO DE UN ÚTERO MATERNO.“¹⁷⁴ Später stellt er fest, dass er sich in einem Reagenzglas befindet, in einem Raum zusammen mit vielen anderen Föten. Ein Professor im weißen Kittel tritt herein, der seinen Studenten die Reagenzgläser zeigt und erklärt, hier würden Menschen ohne Geschlecht und Mutter erzeugt werden. Dabei fällt das Reagenzglas unseres Protagonisten plötzlich zu Boden und zerbricht. Die Wiedergeburt tritt ein. Er findet sich selbst in einer futuristischen Welt wieder, die ihn stark an den Roman „Schöne neue Welt“ (1932) von Aldous Huxley erinnert.¹⁷⁵

Hinter den mythisch-labyrinthischen Bildern steckt stets eine gesellschaftskritische Botschaft. Die mechanische Schlange ist beispielsweise eine „zeichnerische Symbiose aus Tier und Maschine“¹⁷⁶, schreibt Schmeling, die die mythisch-archaische ('la serpiente') und die historisch-soziale ('mécánica') Bewusstseinssebene vereint. Molina verknüpft also ein mythisches Element mit der Moderne und beschreibt dadurch seine gesellschaftliche Weltanschauung.¹⁷⁷

Der Mensch ist dem Raum der Metro ausgeliefert. So wie in der Hölle gibt es daraus kein

172 Vgl. Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 78.

173 Ebd., S. 136.

174 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 90.

175 Aldous Huxley, ist ein britischer Autor, dessen Roman „Schöne neue Welt“ (1932) eine physische Manipulation von Embryonen und Föten behandelt, die anschließend gemäß den jeweiligen gesellschaftlichen Kasten geprägt werden, denen sie eines Tages angehören sollen. In dieser geformten Gesellschaft erscheint jede Art von Individualismus als asozial; kritisches Denken und Hinterfragen wird in Form einer Droge blockiert.

176 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 71.

177 Vgl. Schmelings Analyse von „Germinal“.

Entkommen, Selbstbestimmung über Zeit und Handlung gibt es nicht mehr. Wie in der futuristischen Welt von Aldous Huxley übernehmen andere die Steuerung für diese Dinge. „¡PERO ES QUE AHORA SOMOS MALDITOS TODOS! TODOS RATAS DE CLOACA, TODOS TOPOS CEGATOS, TODOS UN ZURULLO QUE LLEVA LA CORRIENTE, SIN VER LA LUZ DEL SOL, ENMAZMORRADOS, SINIESTRALIZADOS, CATACUMBIZADOS, REDUCIDOS A MONTÓN, MASA, AMALGAMA...“¹⁷⁸ Der Protagonist scheint die Macht, die von dem Metro-Labyrinth ausgeht, erkannt zu haben.

Der labyrinthische Raum entfremdet, erklärt Schmelting.¹⁷⁹ Das Labyrinth ist darüber definiert, das man sich in ihm verliert. Folglich beginnt der Raum die Kontrolle über das Individuum zu nehmen. Schmelting verknüpft in diesem Zusammenhang die Phänomene Macht und Entfremdung mit dem Labyrinth. Er behauptet, in der modernen Literatur entfaltet sich zunehmend das Motiv des Labyrinths, da sie den Entfremdungsprozess des Individuums, des Labyrinthgängers perfekt widerspiegeln.

2.3.3 Schauplatz der Macht und Entfremdung

SE ME OLVIDA QUIEN SOY, ME MASIFICO, ME ALADRILLO, QUE VENGA UN BUEN DESENLADRILLADOR Y ME DESENLADRILLE. EN FIN, QUE TÚ ME ENTIENDES, [...] QUIÉN SABE CUANTOS EN ESTE MOMENTO ESTÁN POR DENTRO ASOMADOS AL VACÍO O A LO MEJOR, JUSTO AHORA, EN OTRO VAGÓN, EN OTRA LÍNERA, ALGUIEN RECUERDE QUE SÍ MERECE LA PENA, ESTO, LO OTRO, EL ENTERRAMIENTO VIRTUAL Y LA MALA UVA. MERECE LA PENA. ¡ADELANTE! EL TREN AVANZA. YO AVANZO. TODOS AVANZAMOS. ¡Y SIN MOVER UN DEDO! ¡ALELUYA! ¡LOADO SEA YO, MIS PIERNAS, MI TRONCO! EL TREN MARCHA...¹⁸⁰

Dynamische Raummodelle wie die Metro, zeigen die Verwobenheit von Raum mit kulturellen Machtverhältnissen auf, behaupten Hallet und Neumann.¹⁸¹ Sie stellen fest, dass in gegenwärtigen Romanen eine deutliche Metaisierung¹⁸² der Raumdarstellung zu verzeichnen ist, die auf ein gestiegenes Bewusstsein für die konstruktiven und machtpolitischen Dimensionen von

178 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 34.

179 Vgl. Schmelting, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 218.

180 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 99.

181 Hallet, Wolfgang u. Neumann, Birgit: „Raum und Bewegung in der Literatur. Zur Einführung, in: Hallet, Wolfgang: „Raum und Bewegung in der Literatur“, S. 22.

182 Vgl. Hauthal, Janine: „Metaisierung in Literatur und anderen Medien. theoretische Grundlagen, historische Perspektiven, Metagattungen, Funktionen“, S. 2. („Metaisierende Verfahren thematisieren oder potenzieren auf vielfältige Art und Weise den Fiktionscharakter von Literatur und anderen Medien oder verweisen auf deren Künstlichkeit, Textualität und Medialität, d.h. deren Konstruktcharakter. Der gemeinsame Nenner der verschiedenen Spielarten besteht darin, dass sie ihre jeweilige Form, Gattung oder das Medium zum Inhalt erheben.“)

Raum schließen lässt.¹⁸³ Raum ist „immer schon ein zentraler Motor kolonialer und imperialer Politik gewesen. Immer geht es in diesem Handlungs-Dispositiv auf irgendeine Weise darum, Raum umzuformen und auszubeuten und ihn damit zur zentralen Dimension der Manifestation von Macht zu machen“¹⁸⁴, erklärt die deutsche Literatur- und Kulturwissenschaftlerin Aleida Assmann. Raum spiegele bestehende Machtverhältnisse wider und verfestigt diese. Der „Ortem“-Protagonist bezeichnet die Metro als „LA INHUMANA BESTIA DE CIENMILCABEZAS“¹⁸⁵, die die träge Masse von einem Ort zum anderen transportiert und keinen Raum für Individualität zulässt. In der „FOSA COMÚN“ sind alle gleich: „LA RUEDA, EL CICLO DE LA DEJADEZ, EL HASTÍO, LA PÉRDIDA DE LA IDENTIDAD, ¡VA SOBRE RUEDAS!“¹⁸⁶

Die Fahrt mit der Metro beginnt mit einem Vertrag bzw. mit dem Kauf eines Fahrscheines, erklärt Augé. Der Passagier gibt sich also einverstanden, sich den Gesetzen und Regeln des Betreibers zu unterwerfen. Heutzutage gibt es Monatsfahrscheine, die einem erlauben, so lange unter der Erde zu bleiben, wie man möchte. Mit dem 'Privileg', wie Augé es nennt, einen solchen Fahrschein zu besitzen, gibt die Metro vor, eine Fahrt individuell und frei zu gestalten. Die Metro erlaubt dem Fahrgast also, den Metro-Raum nicht mehr verlassen zu müssen.¹⁸⁷

Es ist also klar, daß [sic] in der Metro zwar jeder 'sein eigenes Leben lebt', dieses aber nicht in völliger Freiheit gelebt werden kann, nicht nur deshalb, weil sich in der Gesellschaft keine Freiheit völlig ausleben läßt [sic], sondern weil der kodierte und geordnete Charakter des Metroverkehrs jeden einzelnen zu Verhaltensweisen zwingt, von denen er nicht abweichen kann, ohne sich Sanktionen, sei es seitens der Staatsgewalt, sei es seitens der mehr oder weniger effizienten Mißbilligung [sic] der anderen Fahrgäste, auszusetzen.¹⁸⁸

Nach dem Eintritt in die Metro, sind die Menschen den Bildern, Zeichen und Symbolen die sich ihnen in diesem Raum darbieten, ausgeliefert. „[D]as Gesetz der Metro zwingt den individuellen Weg in die bequeme Bahn der kollektiven Moral [...]“¹⁸⁹ erklärt Augé. „[P]ROHIBIDO PARAR, PROHIBIDO TRAER PERROS, PROHIBIDO FUMAR, PROHIBIDO BAJAR A LAS VÍAS, ANTES DE ENTRAR DEJE SALIR, ESPERE AL TOQUE DEL SILBATO, TENGO CUIDADO DE NO INTRODUCIR

183 Vgl. Hallet, Wolfgang u. Neumann, Birgit: „Raum und Bewegung in der Literatur. Zur Einführung, in: Hallet, Wolfgang: „Raum und Bewegung in der Literatur“, S. 23.

184 Assmann, Aleida: „Geschichte findet Stadt“, in: „Kommunikation – Gedächtnis – Raum. Kulturwissenschaften nach dem 'Spatial Turn'“ [Csaky, Moritz], S. 15.

185 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 106.

186 Ebd., S. 96.

187 Vgl. Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 64.

188 Ebd., S. 44.

189 Ebd.

SE PIE ENTRE COCHE Y ANDÉN, NO TIRE EL BILLETE HASTA EL FIN DEL TRAYECTO [...].¹⁹⁰ In der Metro entsteht eine Masse („EL MONSTRUO DE CIEN MIL CABZEAS“¹⁹¹), die den Regeln und dem vorgegebenem Weg (die bequeme Bahn) folgt. Der Metrofahrer wird somit zu einer Spielfigur höherer Mächte und dient in der Masse laut Schmeling nur noch als Substitut und Substituent.¹⁹²

In „Ortem“ wird mit einem kulturellen Raster der Gesellschaft abgerechnet. Die Kritik an der Masse und dem Gleichen findet sich an vielen Textstellen im Roman wieder („Y CUANDO VAS ASÍ, APRETADO COMO UNA SARDINILLA EN LA LATA, EN LAS HORAS PUNTAS, ¡TIENES LAS JETAS TAN CERCA!“¹⁹³). Dabei sträubt sich der Protagonist vehement einer von ihnen zu werden: „¡QUÉ TRISTE ME HE VUELTO! ¡SOY LA SOMBRA DE LA ACIAGA MASA, EL ROSTRO OCULTO! UNA VOZ APAGADA POR EL VAIVÉN DEL TREN, EL VAIVÉN DEL DÍA-A-DÍA. Y PERDONEN LAS MOLESTIAS.“¹⁹⁴

Im sozial produzierten Raum der Metro herrscht eine Machtbeziehung. Die Macht geht von den Erschaffern dieses Raumes aus:

AQUÍ ABAJO, EN EL MEOLLO SUCIO Y ENTERRADO DE LAS CIUDADES, EN LA ULTRATUMBA, POR CASI TODO: PERDONEN LAS MOLESTIAS. SI PISAS A ALGUIEN, LAS AVERÍAS, EL TUBERCULOSO MENDICANTE, EL SEGURIPA QUE NO LLEGA, LAS AGRIAS LLUVIAS DE LAS GOTERAS FORTUITAS, LA SUBIDA DEL ABONO DE TRANSPORTE, LA SUDOROSA AGLOMERACIÓN DE LOS TRENES, LA RAQUÍTICA FEALDAD DE LOS PASILLOS, SI SE VUELVE A FASTIDIAR LA ESCALERA MECÁNICA, SI LA URDIMBRE DE TU RABIA, DESOLACIÓN, ALIENACIÓN, MASIFICACIÓN SULFUROSA Y MALOLIENTE ESTÁ A PUNTO DE REVENTAR: PERDONEN-LAS-MOLESTIAS.¹⁹⁵

Die Metro setzt ihre Regeln und Gesetze durch und bedient sich dabei der Form von Rhetorik ('Wir danken für Ihr Verständnis', 'Entschuldigen Sie die Unannehmlichkeiten'). Lefebvre sagt, „[e]s gibt keine Macht ohne Komplizen und ohne Polizei.“¹⁹⁶ In der Madrider Metro wird die Einhaltung der Gesetze und Vorschriften von Sicherheitsleuten überwacht.

190 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 102.

191 Vgl. Ebd., S. 28. („NO, PREFIERO MIRAR LAS JETAS, LAS CARAS DE LA MASA, MONSTRUO DE CIEN MIL CABEZAS, UNA TRAS OTRAS, TREN DE CABEZAS, EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE CABEZAS, INFINITOS Y LOGARITMOS DE DISTINTAS CARAS, LARGA RIADA DE CABEZAS, FOSA COMÚN DE COCOTERAS Y MÁS COCOTERAS.“).

192 Vgl. Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. Vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 75.

193 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 23.

194 Ebd., S. 98.

195 Ebd., S. 96.

196 Dünne, Jörg / Günzel, Stephan: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“, S. 332.

Die Macht des Metro-Raumes nutzt manch einer für seine persönlichen Absichten aus. Augé stellt in seinem ethnologischen Essay heraus, dass Bettler (Schnorrer) ihre Fahrgäste nötigen, indem sie die Abgeschlossenheit des Raums ausnutzen.¹⁹⁷

ENTRAN LOS DOS MÚSICOS, SUDAMERICANOS. GUITARRA Y ACORDEÓN. [...] ME DAN GANAS DE TAPARME LOS OÍDOS, NO SOPORTO TANTA RACIÓN GRATUITA DE ALMÍBAR. PERO NO, CHAVAL, YO AQUÍ CARA-DE-PALO-A-TOPE, COMO SI NO LES OYERA, COMO SI NO EXISTIERAN. AHORA EL ACORDEÓN CHIRRIOSO, ALSTIMERO, TOCA SOLO, EL OTRO, GORRITO EN UNA MANO, EN LA OTRA LA GUITARRA, PASEA SU NULIDAD A LA ESPERA DE RECIBIR MONEDAS. ¡Y ME QUEDO ATÓNITO! TIENEN ÉXITO, LLUVIA DE MONEDAS, ES INCOMPRESIBLE.¹⁹⁸

Augé beobachtete, dass Musiker ihre Kurzauftritte (durchschnittlich drei Minuten) dem Rhythmus der Metro anpassen. Innerhalb von zwei Stationen muss der Musiker in nur kurzer Zeit sein Publikum von seiner Kunst überzeugen. Der Musiker unterscheidet sich dabei vom Schnorrer, dessen Bettelei mit einem Gefühl der Gegenseitigkeit einhergeht. Dieser Zwang nötigt den Passagier zu einer zweiseitigen Beziehung. Der Passagier kann sich diesem Gefühl nur schwer entziehen. Musiker wenden sich hingegen von einem festen Standort an die Fahrgastgemeinschaft und entgehen daher der „zwangsläufige[n] Beziehung zwischen Gabe und Gegengabe.“¹⁹⁹

In der Metro kommen Menschen unterschiedlichster Herkunft zusammen. Sie ist daher ein Konfrontationsraum par excellence. Von außen betrachtet ist es jedoch nur eine Menschenmasse, die sich erst bei genauerem Hinsehen voneinander unterscheiden.

AQUÍ [IN DER KLOAKE] NOS JUNTAMOS, FUNDIMOS Y CONFUNDIMOS GENTE DE TODA RALEA, DE TODO TIPO, EL VENDEDOR DE ROSAS SE MEZCLA CON EL CARNICERO ENSANGRENADO, LA JOVENCITA DEL INSTI Y SU CARPETA PROTEGIENDO LOS PECHOS DE SU PUDOR SE METAMORFOSEA EN LA RAMERA PINTARRAJEADA, EL CARTERISTA RAMPLÓN SE TRANSFORMA EN EL INCIPIENTE INVERSOR EN BOLSA, EL GUIRI BOBALICÓN SE FUNDE CON EL SABIO QUE SÓLO OBSERVA Y COMPRENDE... MASA, MONTÓN, APELMAZAMIENTO.²⁰⁰

Jeder der ins Metro-Labyrinth eintaucht, wurde auf gleiche Weise von ihm 'verschluckt' und befindet sich nun in ihrem unterirdischen Niemandsland („LA SUBTERRÁNEA NIMIEDAD MONSTRUOSA“). Die kulturell geprägte Zeichen und Codes (Schilder, Farben, Regeln) werden in der globalen Welt universell. Der Raum der Metro ist ein von Raumplanern zerschnittenes

197 Vgl. Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 67f.

198 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 94f.

199 Vgl. Ebd., S. 68.

200 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 34.

Konstrukt der Realität, das auf der Karte als fiktionales Bild wieder neu zusammengesetzt wurde. „Das im Labyrinth eingeschlossene Individuum versteht sich als Subjekt einer Situation, von der es beherrscht wird,“²⁰¹ schreibt Schmeling. Er sieht daher wie Augé eine von dem Raum ausgehende Macht. Molinas „Ortem“-Protagonist beschreibt dieses Gefühl immer wieder. Die Menschen als leere Hülle („DESFILE DE SOMBRAS, PELELES QUE VAN Y VIENEN, NUNCA SE SABE DÓNDE, NI PARA QUÉ...“²⁰²), die stumm ihrem Weg folgen („[L]AS PIERNAS SE MUEVEN SIGUIENDO LÍNEAS INVISIBLES.“²⁰³), in diesem künstlich geschaffenen Raum. Die Übermoderne und der gesellschaftliche Entfremdungsprozess finden hier ihr Bild.

Nichts ist so künstlich wie die Metro. Es gibt keine Biologie, das Licht ist künstlich, alles ist mechanisch betrieben. Für den „Ortem“-Protagonisten eine Zukunftsvision: „¿QUIZÁ LA PESADILLA DE UN FUTURO PLANETA RADIOACTIVA, INVIABLE, INTRANSITABLE? [...] UN MUNDO MINIMUNDO-ENORME GIGANTESCO. UNA HOMOTECIA EN PEQUEÑO DEL MUNDO, DEL OTRO MUNDO PARALELO, DONDE BRILLA EL SOL, BAJO LAS NUBES SOBRE LA TIERRA“²⁰⁴ Dabei versucht die Metro ihre Räume so anregend wie nur möglich zu gestalten, sei es mit Marmorverkleidungen, Gemälden oder Farben: „AHORA TE MAQUEAN LAS ESTACIONES, LES PONEN PANELES DE COLORES, COMO SI JUGASES AL MONOPOLY. [...] AHORA SE INFANTILIZA TODO PARA QUE NOS CREAMOS QUE SÓLO SE TRATA DE UN INOCENTE JUEGO.“²⁰⁵

Der Vers „'Metro, boulot, dodo' – 'Metro, Malochen, Pennen“²⁰⁶ stammt aus einem Gedicht des französischen Dichters Pierre Béarn, den Augé zitiert und damit die Maschinerie der Globalisierung und des Kapitalismus unterstreicht. Der Spruch bringt (globale) Zwänge zum Ausdruck, die monoton sind und die heutige Gesellschaft zeigen. Augé: „Von einigen kulturellen Details und einigen technischen Verbesserungen abgesehen hat jede Gesellschaft ihre Metro und schreibt dem Individuum Wege vor, auf denen es in singulärer Weise den Sinn seiner Beziehung zu den anderen erlebt.“²⁰⁷ Der Sinn des individuellen Lebens wächst aus der Entfremdung, behauptet Augé und beruft sich damit auf Erkenntnisse aus der Ethnologie. „NO CLAUDICAR, LUCHAR A TOPE PARA DEFENDER LA PARCELITA DE INDIVIDUALIDAD, NO

201 Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. vom Mythos zum Erzählmodell“, S. 213.

202 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 37.

203 Ebd., S. 9.

204 Ebd.

205 Ebd., S. 103ff.

206 Vgl. Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, S. 94. (Anmerkung: Der vollständige Vers lautet „Métro, boulot, bistro, mégots, dodo, zéro“, aus dem Gedicht „Couleurs d'usine“ (1951)).

207 Ebd., S. 96.

3. Schlussbetrachtung

Spaniens Hauptstadt Madrid ist eine der klassischen und modernen Metropolen der Welt. Die Millionenstadt wird von Schnelligkeit und Hektik bestimmt. Jeden Tag sind Tausende von Menschen unterwegs, die sich vorzugsweise mit der Metro fortbewegen. Um die ökonomische Fortbewegung zu gewährleisten, erweitert die Madrider Metro ihr Streckennetz unaufhörlich. Aus acht Metro-Stationen wurden innerhalb von 90 Jahren 300 Haltestellen. Der Trend und die Nachfrage von Mobilität sind deutlich zu vernehmen.

Die Hinwendung zur umfassenden Raumanalyse begründet sich in der Globalisierung, der Übermoderne und der weltweiten architektonischen Vereinheitlichung. Bedingt durch die Bewegung des *spatial turn* stellte man fest, dass Raum soziale Prozesse widerspiegeln. Aus diesem Grund ist ein vermehrtes Interesse an der komplexen Raum-Untersuchung in der Ethnologie, Soziologie sowie der Literatur zu verzeichnen. Entfremdungsdimensionen stellen zunehmend ein Thema in der modernen Lektüre dar.

José Martín Molina hat mit „Ortem“ einen Versuch unternommen, den Raum der Metro literarisch einzufangen und ein Bild der modernen Gesellschaft aufzuzeigen. Die Übermoderne und die Globalisierung erzeugen eine Entwurzelung der Menschheit. Insbesondere in den Großstädten kommt dieses Phänomen zum Ausdruck. Dort treiben der Alltag und der Stress die Menschen vor sich her, es bleibt kaum Zeit für Besinnung und Ruhe. Nur in der Metro, auf dem Weg zur Arbeit oder zu einem Termin, bekommt der Mensch etwas Zeit zum Verschnaufen. Es entsteht bei ihm das Gefühl, die Zeit bliebe stehen. Die erzwungene Abgabe der Zeiteinteilung an höhere Mächte führt zur Erleichterung aber auch zu einem Gefühl des Kontrollverlustes. Die Metro – als gesellschaftliches Phänomen – offenbart Machtstrukturen. Sie verhilft den Menschen zum einen schneller an ihren Zielort zu gelangen, doch nimmt sie ihnen dadurch ihre Bestimmungsfreiheit. Wie das Krankenhaus ist auch die Metro eine Institution mit umfassender Kontrolle. Die Metro-Fahrer werden zu Abhängigen der Übermoderne.

208 Molina, José Martín: „Ortem“, S. 60.

Romane, die einen labyrinthischen Diskurs enthalten, fallen in die Kategorie des avantgardistischen Schreibens. Dem unterirdischen Labyrinth-Diskurs wohnt der Wunsch nach Verortung bei, der durch das Herumirren des Protagonisten in „Ortem“ beschrieben wird. Das Bestreben an die Oberfläche zu gelangen bzw. den Ausgang zu erreichen, treibt ihn voran. Das Herumirren (Verlorensein) geht mit einer Leideform einher; der Metro-Fahrer muss das räumliche Hindernis überwinden und sich wieder verorten. Mit der Verknüpfung von mythischen Elementen mit der Moderne will Molina die Eigenschaften der Metro aufzeigen und skizziert damit sein gesellschaftskritisches Bild. Auf eine Zeitangabe wird in „Ortem“ verzichtet. Es ist anzunehmen, dass Molina bewusst davon abgesehen hat, da er in erster Linie den Raum mit seinen spezifischen Eigenschaften abbilden will. Im Vordergrund seines Romans steht der Metro-Raum und nicht die Zeit. Zudem verleitet der Verzicht auf eine Zeitangabe den Leser dazu, sich auf sein subjektives Zeitgefühl zu beschränken.

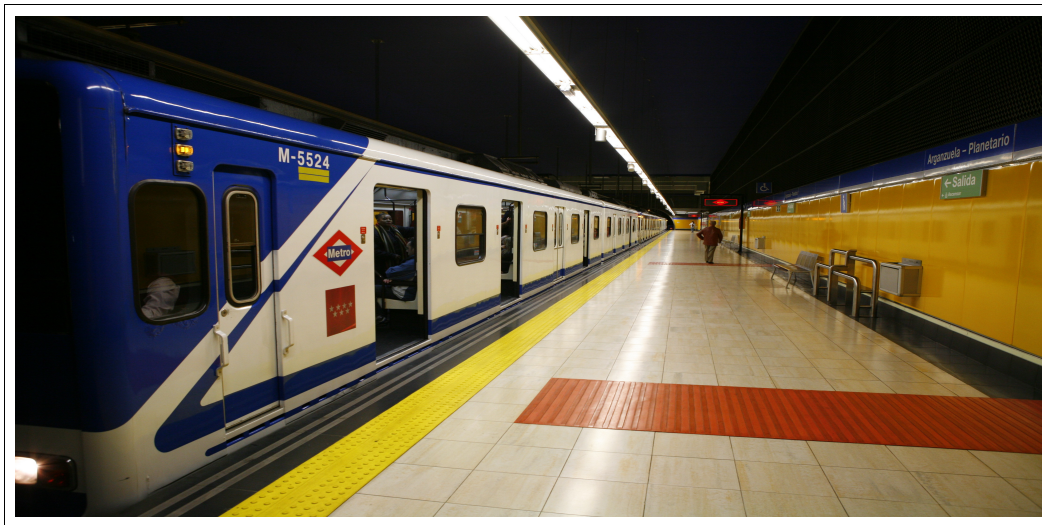
Molina hat ebenfalls auf die namentliche Benennung seines Protagonisten verzichtet. Möglicherweise möchte er damit die Gleichheit und den Wegfall von Individualität im Metro-Raum unterstreichen. Die Menschenmasse in der Metro unterscheidet sich zwar bei genauerer Betrachtung, doch kommt dies im Metro-Raum nicht zum Tragen. In der Metro sind alle gleich, Individualität ist nicht wahrnehmbar. Der namenlose „Ortem“-Protagonist verspürt indes den Eindruck, in der Metro nichts Wert zu sein und nur als Teil einer breiten Masse zu fungieren. Er empfindet sich als Sklave des Alltags, der Arbeit und der Zeit. Seine einzige Aufgabe in der Masse ist es, zu funktionieren.

Im *spatial turn* geht es darum, das Spannungsverhältnis zwischen Diskurs und gesellschaftlichem Produktionsprozess zu untersuchen. Die Metro trägt durch ihre Raumkonstruktionen zum Prozess der Entfremdung bei, was vor allem in den Großstädten als Problem wahrgenommen wird. Die einheitliche Gebäudestruktur der Metro spricht jeden und niemanden an. Sie ist neutral, und sie ist es auch wieder nicht. Für die Madrilenen bedeutet das, dass sie sich anhand der Haltestellennamen und der Bilder in den unterirdischen Bahnhöfen, die zumeist eine Verbindung mit der spanischen Kultur in sich bergen, von den Räumen der Metro angesprochen fühlen dürfen. Die Metro von Madrid ist dabei stets bemüht, ihre Räume so ansprechend wie nur möglich zu gestalten. Mit Hilfe von unterirdischen Museen (z.B. Metro-Station 'Alto del Arenal), Bildern von Grünflächen ('Marqués de la Valdavia') und Kunstausstellungen ('Retiro') soll die künstliche Welt attraktiver werden.

Dabei erzeugt dieser künstlich erschaffene Raum ein Gefühl der Befremdung und der Unnatürlichkeit. Die labyrinthische Struktur erzeugt Angst und Beklemmung. Eigenschaften, die für Kriminalromane von großem Interesse und ein Grund dafür sind, warum die Metro bzw. U-Bahn häufig zum Schauplatz für Mordszenarien, Verfolgungsjagden und unheimlichen Begegnungen wird.

Die umfassende Analyse des Metro-Raums kann im *spatial turn* ein wichtiger Beitrag sein. Er beinhaltet die proklamierte Verdichtung des Raumes (einheitliche Raumkonzepte) und erfordert durch seine wachsende, immer moderner werdende Struktur neue Raumperspektiven. 'Raum' ist eine Metapher für kulturelle Dynamik und Macht. In der Metro zeigt sich die kulturelle Dynamik in Form einer kollektiven Einsamkeit, die in Großstädten häufig anzutreffen ist. Die Metro ist zwar ein sozialer Raum, dennoch haben sich Verhaltensweisen entwickelt, die das Gegenteil fördern. Es entsteht eine vom Metro-Raum ausgehende Macht, in dem er – der Raum – z.B. Schweigen und ein diszipliniertes Benehmen von den Fahrgästen erwartet. Vereinsamung und Entfremdung sind die Folge. Die Metro kann daher als ein Symbol für die Entfremdungproblematik gesehen werden. Individualität und Spiritualität sind nicht gefragt. Einer Entfremdungstheorie von M. Seeman nach, sind entfremdete Menschen machtlos (machtlos gegenüber einer sozialen Ordnung). Eine Bedeutungslosigkeit und Isolierung (Einsamkeit) entstehen, was zu einer noch größeren Selbst-Entfremdung führt. Eine Situation, in der die Menschen ihre Tätigkeit als eine ihnen fremde erleben, die gleichgültig von statten geht. Der immer wieder im Roman erwähnte Topos der Dunkelheit und der Unnatürlichkeit unterstreicht die Tristesse des Alltags.

Molinas Roman verleitet dazu, die Metro-Raum-Analyse mit der Untersuchung des namenlosen Protagonisten (des Labyrinthgängers) zu verknüpfen. Ebenso das fehlende Element der Zeit bzw. der Zeitangabe impliziert den Konflikt im *spatial turn* zwischen Handlung, Zeit und Raum im Roman. Vor diesem Hintergrund birgt Molinas Roman „Ortem“ ein hohes Forschungspotential. Mit dieser Arbeit soll ein Beitrag geleistet werden, anhand der theoretischen Ansätze, die aus dem *spatial turn* hervorgegangen sind, Molinas Verständnis des Metro-Raums aufzuzeigen bzw. verständlich zu machen.



Rápido moderno ecológico cómodo seguro... vivo

Trabajamos para que puedas moverte por Madrid de la forma más cómoda, segura y rápida. **Muévete con Metro de Madrid** porque, con 293 kilómetros y 300 estaciones, te llevamos hasta donde tú quieras llegar.

Muévete... Cuando te mueves escribes tu historia en la tierra. Por eso, Metro llega ahora más lejos, para que Madrid siga escribiendo su historia.²⁰⁹

²⁰⁹ Metro de Madrid: „Index“ [Digitale Quelle], <http://www.metromadrid.es/es/index.html> (abgerufen am: 02.07.2013)

4. Bibliographie

Augé, Marc: „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“, Frankfurt am Main: Fischer Verlag 1994.

Augé, Marc: „Ein Ethnologe in der Metro“, Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH 1988.

Assmann, Aleida: „Geschichte findet Stadt“, in: „Kommunikation - Gedächtnis - Raum Kulturwissenschaften nach dem 'Spatial Turn'“ [Csáky, Moritz (Hrsg.)], Bielefeld: Transcript Verlag 2009.

Bachmann-Medick, Doris: „Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften“, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag 2010.

de Certeau, Michel: „Praktiken im Raum“, in: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“ [Dünne, Jörg / Günzel, Stephan (Hrsg.)], Frankfurt am Main: Suhrkamp 2007.

Foucault, Michel: „Von anderen Räumen“, in: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“ [Dünne, Jörg / Günzel, Stephan (Hrsg.)], Frankfurt am Main: Suhrkamp 2007.

Hälker, Maria Anna / Garcia Blazquez, Manuel: „DuMont direkt Reiseführer Madrid“, Ostfildern: DuMont Reiseverlag 2013.

Hallet, Wolfgang [Hrsg.]: „Raum und Bewegung in der Literatur. die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn“, Bielefeld: Transcript Verlag 2009.

Hauthal, Janine [Hrsg.]: „Metaisierung in Literatur und anderen Medien. theoretische Grundlagen, historische Perspektiven, Metagattungen, Funktionen“, Berlin: De Gruyter Verlag 2007.

Hilger, Christina: „Vernetzte Räume. Plädoyer für den spatial turn in der Architektur“, Bielefeld: Transcript Verlag 2011.

Huff, Hartmut: „Metro - Subway - Underground. 'Schöne' unterirdische Welt“, Bergisch Gladbach: Bastei Lübbe Verlag 1988.

Jost, Annemarie: „Zeitstörungen – vom Umgang mit Zeit in Psychiatrie und Alltag“, Bonn: Psychiatrie-Verlag 2000.

Lefebvre, Henri: „Die Produktion des Raumes“, in: „Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften“ [Dünne, Jörg / Günzel, Stephan (Hrsg.)], Frankfurt am Main: Suhrkamp 2007.

Lehnert, Gertrud [Hrsg.]: „Raum und Gefühl. der Spatial Turn und die neue Emotionsforschung“, Bielefeld: Transcript Verlag 2011.

Metro de Madrid: „Historia. 1919“ [Digitale Quelle], auf: Metro de Madrid – Página oficial (<http://www.metromadrid.es>), unter: http://www.metromadrid.es/es/conocenos/quienes_somos/Historia/1919.html (abgerufen am 29.06.2013).

Metro de Madrid: „Index“ [Digitale Quelle], auf: Metro de Madrid – Página oficial (<http://www.metromadrid.es>), unter: <http://www.metromadrid.es/es/index.html> (abgerufen am 02.07.2013).

Metro de Madrid: „Metro de Madrid en cifras“ [Digitale Quelle], auf: Metro de Madrid – Página oficial (<http://www.metromadrid.es>), unter: <http://www.metromadrid.es/es/conocenos/infraestructuras/red/index.html> (abgerufen am 29.06.2013).

Molina, José Martín: „El Autor“ [Digitale Quelle], auf: Página web oficial del escritor José Martín Molina (<http://www.josemartinmolina.com>), unter: <http://www.josemartinmolina.com/jose-martin-molina-escritor.html> (abgerufen am: 29.06.2013).

PONS.eu, Das Online-Wörterbuch: „Übersetzungen Spanisch » Deutsch-Wörterbuch“ [Digitale Quelle], auf: PONS.eu, Das Online-Wörterbuch (<http://de.pons.eu/>).

Riechers, Daniel: „Metros in Europa“, Stuttgart: transpress 1996.

Schmeling, Manfred: „Der labyrinthische Diskurs. vom Mythos zum Erzählmodell“, Frankfurt am Main: Athenäum Verlag 1987.

Schwandl, Robert: „Metros in Spain : the underground railways of Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao“, Harrow Weald/England: Capital Transport Publishing 2001.

Schwandl, Robert: „MADRID METRO“ [Digitale Quelle], auf: UrbanRail.net (<http://www.urbanrail.net>), unter: <http://www.urbanrail.net/eu/es/mad/madrid.htm> (abgerufen am 29.06.2013)

Wahrig, Gerhard [Hrsg.]: „Brockhaus Wahrig, Deutsches Wörterbuch“, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt GmbH 1982.

Weiß, Stephanie: „Orte und Nicht-Orte. Kulturanthropologische Anmerkungen zu Marc Augé“ [Digitale Quelle], auf: Website der Gesellschaft für Volkskunde in Rheinland-Pfalz e.V. (<http://digitale-kulturanthropologie.de>), unter: <http://www.volkskunde-rheinland-pfalz.de/seiten/buecher/nichtort.shtml#anfang> (abgerufen am 29.06.2013).

5. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: El Vianant: „Un país del cine“ [Digitale Quelle], <http://homecinedvd.blogspot.de/2010/08/opera-prima.html> (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 2: Metro de Madrid: „Planos de Metro de Madrid“ [Digitale Quelle], http://www.metro-madrid.es/es/viaja_en_metro/red_de_metro/planos/index.html (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 3: Metro de Madrid: „Metro de Madrid, 90 años al servicio del ciudadano“ [Digitale Quelle], http://www.metromadrid.es/comun/noticias/pdf/Dossier_90_axos_de_Metro.OK.pdf (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 4: Leibfried, Kathrin: „Madrid. Puerta del Sol“, [Privatfoto], Madrid 2010.

Abb. 5: Metro de Madrid: „Las tienes que conocer: Gregorio Marañón“ [Digitale Quelle], http://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/Las_tienes_que_conocer/GregorioMara-nonEmblematica.html?id=1&idPhoto=8&pagina=1 (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 6: Metro de Madrid: „Las tienes que conocer: Puerta del Sur“ [Digitale Quelle], http://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/Las_tienes_que_conocer/PuertadelSurEmblematica.html?id=1 (abgerufen am 15.06.2013).

Abb. 7: Metro de Madrid: „Las tienes que conocer: Goya“ [Digitale Quelle], http://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/Las_tienes_que_conocer/GoyaEmblematica.html?id=1 (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 8: Fundacionstraubinger.org: „Una investigación artística“ [Digitale Quelle], http://fundacionstraubinger.org/img/c/metro-madrid_pxl_29c6a17cbd9a168dfdd4035aab49a436.jpeg (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 9: Metro de Madrid: „Las tienes que conocer: Chamartín“ [Digitale Quelle], http://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/Las_tienes_que_conocer/ChamartinEmblematica.html?id=1 (abgerufen am 02.07.2013).

Abb. 10: Metro-de Madrid: „Las tienes que conocer: Arganzuela“ [Digitale Quelle], http://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/Las_tienes_que_conocer/Arganzuela-Planeta-rioEmblematica.html?id=1 (abgerufen am 02.07.2013).

6. Anhang: Interview mit José Martín Molina

> Estimado Sr. Molina,

me llamo Kathrin y vivo en Bonn, Alemania. Para mi tesis de licenciatura, he elegido su novela "Ortem". Voy a hacer un breve análisis sobre el espacio del metro con vista a los conceptos teóricos que existen en la literatura. Es por ello que le rogaría y agradecería mucho si me pudiese enviar un poco más de información sobre su novela; dando respuestas a las siguientes preguntas:

- ¿Porqué eligió el Metro de Madrid como objeto a su novela?
- ¿Qué fue su intención y motivación?

Muchas gracias en adelante por sus respuestas,

muchos saludos

Kathrin Leibfried

> Encantado, Kathrin.

En principio la novela parte de un impulso. De un viaje en Metro en el que repentinamente me vi escribiendo la historia. El estilo debería ser una especie de continuum que tuviera que ver



con los pensamientos de cualquier viajero ocasional. La novela ofrecía un excelente marco es-

pacial para hacer un retrato original y personal del Metro de Madrid, con sus espacios, sus gentes y ese significativo y maquinal deambular de trenes y personas, en un espacio impersonal y subterráneo. El porqué del Metro de Madrid y no de otra ciudad, se debe sencillamente al hecho de ser el Metro que más conozco y que más he visitado.

Espero haberte sido de utilidad.

Un saludo!

José Martín Molina

----- Original Message -----

From: "Kathrin" <KathrinLeibfried@gmx.de>

To: <info@josemartinmolina.com>

Sent: Saturday, May 18, 2013 6:24 PM

7. Schriftliche Erklärung

„Ich versichere hiermit, dass die Bachelorarbeit mit dem Titel „*De Madrid al Metro*. Eine Raumanalyse anhand José Martín Molinas Roman "Ortem"“ von mir selbst und ohne jede unerlaubte Hilfe angefertigt wurde, dass sie noch an keiner anderen Hochschule zur Prüfung vorgelegen hat und dass sie weder ganz noch in Auszügen veröffentlicht worden ist. Die Stellen der Arbeit – einschließlich Tabellen, Karten, Abbildungen usw. –, die anderen Werken dem Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, habe ich in jedem einzelnen Fall kenntlich gemacht.“

Ort, Datum

Unterschrift
