

**Aus:**

CHRISTIAN KASSUNG (Hg.)

## **Die Unordnung der Dinge**

Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls

Juni 2009, 476 Seiten, kart., zahlr. z.T. farb. Abb., 29,80 €,  
ISBN 978-3-89942-721-9

Wer auf das 20. Jahrhundert zurückschaut, der sieht sich konfrontiert mit einer erstaunlichen Regelmäßigkeit von Unfällen und Katastrophen. Mal mehr, mal weniger häufig, mal lokal begrenzt und dann von globaler Prominenz: Unfälle gelten einerseits als das Paradigma des Unvorhersehbaren und Zerstörerischen. Andererseits lernen Kulturen offensichtlich so regelmäßig aus den Störungen ihres technischen Fortschritts, dass sich die Frage nach einem Zusammenhang von Unfall und Wissensgeschichte geradezu aufdrängt. Ist unsere kulturelle Ordnung paradoxerweise deshalb stabil, weil es Unfälle gibt?

Mit Beiträgen von u.a. Christoph Asendorf, Thomas Macho und Bernd Stiegler sowie einem Vorwort von Paul Virilio.

**Christian Kassung** (Dr. phil.) ist Professor für Kulturtechniken und Wissensgeschichte an der Humboldt-Universität zu Berlin.

Weitere Informationen und Bestellung unter:  
[www.transcript-verlag.de/ts721/ts721.php](http://www.transcript-verlag.de/ts721/ts721.php)

## Inhalt

PAUL VIRILIO  
Der integrale Unfall . . . . . 7

CHRISTIAN KASSUNG  
Einleitung . . . . . 9

### Ereignis

BURKHARDT WOLF  
Schiffbruch mit Beobachter . . . . . 19

ESTHER FISCHER-HOMBERGER  
Der Eisenbahnunfall von 1842 auf der Paris-Versailles-Linie . . . 49

MATTHIAS BICKENBACH  
Robert Musil und die neuen Gesetze des Autounfalls . . . . . 89

CHRISTOPH ASENDORF  
»A lot of things can be masked« . . . . . 117

CHRISTIAN KASSUNG  
Der Untergang der Kursk und die Wissensgeschichte der  
seismischen Forensik . . . . . 135

HARRY COLLINS/TREVOR J. PINCH  
Auf den Start reduziert: Das Challenger-Unglück . . . . . 153

## Medium

PETER GLASNER Entgleisungen im deutschen Kaiserreich . . . . .	185
BERND STIEGLER Katastrophen und ihre Bilder . . . . .	221
WOLFGANG HAGEN »M. G. Y. – What is the matter with you?« . . . . .	249
ALBERT KÜMMEL-SCHNUR »Immer Erklärungen. Sprechen. Das muss aufhören!« . . . . .	271
JÖRG POTTHAST Papier, Bleistift & Bildschirm . . . . .	303
WOLFGANG COY Unsichtbar wird der Fehler, wenn sich alle daran gewöhnt haben	329

## Epistemologie

OLAF BRIESE Die Aporie des Größten Anzunehmenden Unfalls . . . . .	361
NICOLAS PETHES Accidental Experiments . . . . .	381
ULRIKE BRUNOTTE Unfall-Wissen . . . . .	399
BENNO WAGNER Kafkas Poetik des Unfalls . . . . .	421
THOMAS MACHO Unfall oder Selbstmord? . . . . .	455
Autorinnen und Autoren . . . . .	469

# Einleitung

---

CHRISTIAN KASSUNG

Unfälle sind immer schon geschehen. Etwas ist aus der Reihe gesprungen, hat seinen scheinbar festgefügtten Weg verlassen, ist von der Bahn abgekommen. An den unweigerlich vorhandenen Resten, der Zerstörung, dem Schrott oder dem Flammenmeer erkennt man den Unfall *ex post*. Davor steht die Kontingenz, Unsichtbarkeit und Augenblicklichkeit eines Ereignisses, dessen Anfänge sich niemals vollständig entwirrbar in der Vergangenheit verlieren. Die epistemologische Nachträglichkeit des Unfalls bildet den gedanklichen Ausgangspunkt für den vorliegenden Band, in dem die kulturellen und medialen Effekte und Wirkungen dieses unhintergehbaren Verzugs untersucht werden sollen.

Dabei ist eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls insofern anti-humanistisch, als sie in der Katastrophe nicht ein zwangsläufig monströses oder amoralisches Ereignis, sondern vielmehr eine notwendige Bedingung der Möglichkeit von Technik und damit von gesellschaftlicher Ordnung erkennt. So paradox es klingt: Unfälle stabilisieren Ordnung, Katastrophen fundieren Gesellschaft und Kultur. Kultur basiert genauso auf Ordnungen wie auf der »Unordnung der Dinge«. Insofern ist die Frage, was zuerst da ist, die Unordnung eines Unfalls oder die (Wieder-)Herstellung von Ordnung, ebenso wenig beantwortbar wie sinnvoll. Sie steht für ein Bedürfnis nach Logik und Kausalität, wo prinzipiell mit einer rhizomatischen Struktur gerechnet werden muss.

Der Unfall macht als Ereignis etwas sichtbar, was sich dem Auge des Betrachters in einem doppelten Sinne immer schon entzogen hat: die Überdeterminiertheit jeder unfall- und damit schockartigen Diskontinuität einerseits und deren kulturelle Verarbeitungspraxis der Serialisierung, Kontinuierung oder kausalen Eingliederung andererseits. Dass sich damit die Bedeutung eines Unfalls erst nachträglich konstituiert, er aus der Zukunft als etwas stets nur hoch defizitär Erfassbares zurückkehrt, verbindet das Wissen und die Medien auf eine sehr sublimen Art und Weise. Die Medien versagen an der Augenblicklichkeit

des Ereignisses, ermöglichen aber zugleich erst dessen Rekonstruktion. Und das Wissen um die Unfallursachen wird mit der Katastrophe zerstört, es verwandelt sich in schwer entzifferbare Spuren, um dann mühsam und im Nachhinein in eine Kausalkette (wieder-)eingliedert zu werden. Anders formuliert: Eine Wissensgeschichte des Unfalls ist nur als Mediengeschichte schreibbar, wie umgekehrt seine Mediengeschichte nur als Wissensgeschichte begreifbar ist. Nur in dieser Engführung lässt sich die Katastrophe als eines der zentralen Leitparadigmen des 20. Jahrhunderts angemessen untersuchen.

Im ersten Teil des Bandes, der mit »Ereignis« überschrieben ist, geht es um die wissensgeschichtliche Dimension von Verkehrsunfällen. So tragisch, ja verheerend diese Katastrophen auch gewesen sind, haben sie die technische und kulturelle Ordnung besonders im 20. Jahrhundert entgegen allem Anschein stabilisiert. Als eine sehr bestimmte Form von Störung produziert der Unfall ein enormes Wissen, das dann im Nachhinein technisch reimplementiert wird. So lässt ein Eisberg zwar die Titanic sinken, nicht aber die Idee eines unsinkbaren Schiffes. Als sich Bernd Rosemeyer mit seinem Auto Union Typ R bei 440 km/h auf der Autobahn Frankfurt–Darmstadt mehrmals überschlägt, stirbt zwar einer der bekanntesten deutschen Rennfahrer, nicht aber der Rennsport oder die Jagd nach automobilischer Höchstgeschwindigkeit. Und auch wenn Tschernobyl aller Ausstiegspolitik die besten Argumente lieferte – und damit als erhebliche Störung den Keim für eine neue Ordnung bildete –, die ingenieurstechnische Fiktion einer sauberen Energieform bestimmt nach wie vor alle Atomkraftforschung. Das Ereignis des Verkehrsunfalls ist womöglich der wichtigste Motor der Technikgeschichte.

An den Anfang seines »Schiffbruchs mit Beobachter« stellt *Burkhardt Wolf* den elementaren Widerspruch, sich einer Gefahr freiwillig auszusetzen, um sich des eigenen Daseins zu versichern. In diesem Spannungsraum ist eine Vielzahl von Kulturtechniken entstanden, vor deren Hintergrund sich die abendländische Schifffahrt einschließlich ihrer Unfälle verstehen lässt. Und andererseits ist es die Beobachtung, durch die der Unfall allererst zu einem kommunizierbaren Ereignis wird. Beides, die Kulturtechniken und die Diskurse werden in diesem Text enggeführt und zwar v. a. für den Bereich der justiziablen Statistik bzw. Risikokalkulation, der Nautik sowie schließlich der forensischen Unterwasserarchäologie. Deutlich wird dabei die enorme, oftmals jedoch nur *ex post* wirksame Produktivität von Unfällen an der Schnittstelle von implizitem und explizitem Wissen.

*Esther Fischer-Homberger* stellt in ihrer Untersuchung der heute weitestgehend vergessenen Katastrophe von Meudon die tradierte

Technikgeschichte der Eisenbahn gegen eine archäologische Mikrogeschichte des Eisenbahnunfalls, so wie sie sich aus dem Archiv der (schweizerischen) Tageszeitungen heraus rekonstruieren lässt. Die zentrale These, dass Unfalltrauma und die Imagination eines bruchlosen technischen Fortschritts einander geradezu bedingen, kann dabei v. a. durch die Analyse der Psyche und Trauma zugrundeliegenden Erzählstrategien belegt werden. Der Paradigmenwechsel, mit dem seit der Mitte des 19. Jahrhunderts Bilder der Gewalt ins zivile Leben einbrechen, die zuvor als singular, militärisch oder archaisch exterritorialisiert wurden, macht die Nähe von Unfall und Krieg deutlich. Zugleich rücken Trauma und Eisenbahn deshalb in eine bezeichnende epistemologische Engstellung, weil die Eisenbahn als Inbegriff technisch reibungsloser Abläufe jede Form von Störung kategorisch auszuschließen scheint.

Der Beitrag von *Matthias Bickenbach* umkreist das Problem, inwiefern der Autounfall eine neue Ordnung des Verkehrs generiert. Dabei wird neben den zeitgenössischen Debatten auch die literarische Moderne und vor allem »Der Mann ohne Eigenschaften« Robert Musils analysiert. Dies ermöglicht eine Vergleichbarkeit der kulturhistorischen Ordnung des modernen Verkehrs mit der Ordnung der poetologischen Dinge um 1900.

Ausgehend von den Sinnestäuschungen in der Fliegerei, den technischen Anforderungen bei großen Flughöhen und dem Schleudersitz als Rettungsgerät, schlägt der Beitrag von *Christoph Asendorf* einen historischen Bogen von der Frage der Unfallprävention zum Problem der Unfallrekonstruktion. Die scheinbar so simple Frage, was man aus Unfällen lernen kann und welche technologischen Folgen aus diesem Wissen resultieren, wird am Beispiel der Comet exemplarisch durchgespielt. Aufwändige Simulationen der unfallträchtigen Fahrgastzelle dieses ersten Passagierflugzeugs des anbrechenden Jet-Age führten zu einer massiven Explizierung und Stabilisierung des ingenieurstechnischen Wissens. War Materialermüdung zuvor lediglich eine Metapher gewesen, wird sie nun konkret untersuch- und messbar und bleibt trotzdem Teil eines Systems, das sich in seiner prinzipiellen Komplexität niemals auf letzte Ursachen hin reduzieren lässt.

Kaum ein Unfall produziert so wenig Spuren wie der Untergang eines U-Bootes. Von dieser Feststellung ausgehend, widmet sich die Untersuchung des Kursk-Unglücks von *Christian Kassung* auch nicht den nachträglich geborgenen, materiellen Resten des Schiffskörpers, sondern arbeitet vielmehr die seismographischen Spuren auf, die in Nordnorwegen wie anderswo aufgezeichnet wurden. Mit diesem Medienwechsel ergibt sich eine kulturhistorisch bis ins 19. Jahrhundert

zurückreichende Parallele zu den Ausschlägen der Horizontalpendel an den astronomischen Beobachtungsstationen in Potsdam und Wilhelmshaven, die Ernst von Rebeur-Paschwitz im April 1889 registrierte und dann nachträglich einem vermeintlichen Erdbeben in Tokyo zuordnete.

Um eine einzige Gummidichtung geht es in dem Beitrag von *Harry Collins* und *Trevor J. Pinch* zur Challenger-Katastrophe. Minutiös rekonstruieren die Autoren die höchst divergente Interpretation dieses technischen Details von der Konstruktion des Space-Shuttles bis hin zur konfliktreichen Telefonkonferenz wenige Stunden vor dem Start und zum berühmten Demonstrationsexperiment des Physikers Richard Feynman als Mitglied der Untersuchungskommission. So eindeutig falsch sich auch die Entscheidung zum Start der Raumfähre im Nachhinein erwiesen hat, so stark würde es die Komplexität der historischen Situation verfälschen, wenn man sie vor dem Hintergrund dieses nachträglichen Wissens bewerten würde.

Im zweiten Teil »Medium« wird das augenblickshafte Ereignis Unfall in den Kontext seiner medialen (Re-)Präsentation gestellt. Die kurze Zeit des Unfalls sprengt notwendig die Grenzen seiner eigenen Diskursivierbarkeit. Er ist immer schon geschehen, bevor ihn Sprache, Bilder, Filme oder gar Zahlen einholen können. So wiederholt sich die Katastrophe des Realen in der Katastrophe des Symbolischen, wenn sich die Columbia in einen gigantischen *high-tech*-Feuerwerkskörper verwandelt oder die einstürzenden Türme des World Trade Centers als größtmögliche Inszenierung der Stadt New York interpretiert werden. Die Geschichte des Unfalls ist immer zugleich eine Geschichte der Medien, die sich an der Katastrophe versuchen bzw. an ihr scheitern. Dies wird exemplarisch am Beispiel der wichtigsten Medien des 20. Jahrhunderts gezeigt.

Im Zentrum des Beitrages von *Peter Glasner* steht das Motiv der Entgleisung, das im Brennpunkt von statistischem, journalistischem und literarischem Unfalldiskurs untersucht wird. Schon der Phaeton-Mythos und die Etymologie von Gleis und Entgleisung weisen darauf hin, dass der Eisenbahnunfall sowohl technischen Kontrollverlust wie soziale Normabweichung bedeutet. Im »Eisenbahnglück« von Thomas Mann wird dieses Spannungsfeld auf den nervös um sein Einzelschicksal besorgten Künstler hin verdichtet, der es nach eigener Unfallverwicklung als statistisch unwahrscheinlich abtut, nochmals aus dem Gleis zu geraten.

Der Beitrag von *Bernd Stiegler* zu den »Katastrophen und ihren Bildern« stellt den Unfall nicht als Motiv, sondern als Bedingung der Möglichkeit der Fotografie selbst in den Mittelpunkt. Dabei wird

der epistemische Unfall der Photographie, die scheinbare mediale Rettung des Vergangenen in der Gegenwart *als* Vergangenes, vor allem für die 1920er und 1930er Jahre diskutiert. Die Unfallreportage ist auf der Gegenstandsebene durch Geschwindigkeit und Bewegung gekennzeichnet, wie sie zugleich auf die veränderten Rezeptionsbedingungen einer massiv beschleunigten Moderne reagiert. Der Unfall verliert in der Pressephotographie – im Gegensatz zur Solarisation und zum Photogramm – seine Zufälligkeit, indem er in eine Ordnung der Bilder eingegliedert wird.

Kein Ereignis war für die strukturelle Entwicklung des US-amerikanischen Radios prägender als der Untergang der Titanic. Den Zusammenhang zwischen Telegraphie und Radio arbeitet *Wolfgang Hagen* anhand der unterschiedlichen Ebenen und Schichten der medialen Projektionen heraus, die mit der Titanic-Katastrophe verbunden sind. Auch in der Medienarchäologie dieses hoch mythischen Schiffsuntergangs wird die prekäre Zeitlichkeit von Unfallrepräsentationen sichtbar. Einerseits bewahrheiten sich die telegraphischen Warnungen auf der Titanic erst, nachdem sich die Kollision mit dem Eisberg ereignet hat. Andererseits gewinnt die Presse aufgrund ihrer Verschaltung mit der Radiotelegraphie eine überaus prekäre und für Falschmeldungen besonders empfindliche Gegenwärtigkeit, wie sie im Zeitalter der elektronischen Medien durchgehend eingelöst sein wird.

*Albert Kummel-Schnur* beschäftigt sich in seinem Beitrag über Claude Sautets »Les choses de la vie« mit dem Problem der Narrativität des Unfalls im Medium des Films. Die diskursive Unauflösbarkeit des Unfalls wird von Sautet als Kontrast von Form und Inhalt gestaltet: Der maximalen kompositorischen Strenge des Avantgardefilms steht die Katastrophe als pure Kontingenz entgegen. Gleichzeitig aber bewegt sich der Unfall innerhalb der Logik der Erzählung, ohne jedoch eine neue Ordnung sichtbar werden zu lassen. Sautets Film wird so als der Versuch deutbar, den Unfall innerhalb einer Bildlogik zu verorten und kausal greifbar werden zu lassen.

In seinem Text zum Kontrollstreifen der Flugsicherung greift *Jörg Potthast* die These der prinzipiellen Nachträglichkeit von Unfallrepräsentationen auf, um sie für die organisationsethnographische Frage nach der Antizipation von Unfällen fruchtbar zu machen, die niemals geschehen sein werden: Tolerierte Regelverletzungen stabilisieren eine Praxis, die einerseits durch eine ungeheure Ausfallsicherheit, andererseits durch die merkwürdige Koexistenz der drei Medien Radarschirm, Papier und Bleistift gekennzeichnet ist.

Beginnend mit den beiden Zentralfiguren der modernen Rechenmaschinen Alan M. Turing und Konrad Zuse, leitet der Beitrag von



Wolfgang Coy den Rechenfehler im Computer aus der Geschichte der Gleitkommazahlen und den damit verbundenen Löchern auf dem Zahlenstrahl ab. Runden, aber auch Addieren und Subtrahieren können damit zu arithmetischen Werten führen, die im Computer schlichtweg nicht darstellbar sind. Das Spektrum der Unfallfolgen reicht vom falsch berechneten Börsenindex bis hin zum Absturz einer Trägerrakete für Satelliten.

Der dritte, »Epistemologie« überschriebene Teil widmet sich jenen kulturellen Bereichen, in denen die Nachträglichkeit des Unfalls v. a. mit den Mitteln der Statistik und Strategien des Wahrscheinlichen für die Zukunft verfügbar gemacht werden soll. Hier tritt das Gesetz der großen Zahlen an die Stelle der Wissensproduktion im singulären Ereignis. Indem die individuelle Katastrophe verrechnet wird, produziert sie Zukunft. Insofern stellt der immer schon geschehene Unfall paradoxerweise eine kulturelle Technik der Erzeugung von Zukunft dar. Die Epistemologie des Unfalls lässt sich bestimmen als die spezifische Logik eines kurzzeitigen Ereignisses, in welchem das Wissen einer vergangenen Katastrophe erst in dessen eigener Zukunft ablesbar gewesen sein wird.

Am Beispiel des Größten Anzunehmenden Unfalls diskutiert der Beitrag von *Olaf Briese* die grundsätzliche Problematik einer Wiederkehr des Unfalls aus seiner eigenen Zukunft. Jede Katastrophe, jeder GAU ist durch eine unhintergehbare kommunikative Aporie gekennzeichnet: Die Nachricht vom GAU hat keinen Empfänger, weil es die Welt (dann) nicht mehr gibt. Drei unterschiedliche Medien werden dabei exemplarisch diskutiert: die Prophetie, die Prognose und die Poesie. Sie alle sind schriftbasiert bzw. erlauben nur als und in Schrift die Darstellung und Begründung dessen, was außerhalb ihrer eigenen Zeitlichkeit existiert.

Anhand von drei erschütternden medizinischen Fallbeispielen beleuchtet der Beitrag von *Nicolas Pethes* den Zusammenhang von Unfall und Zufall: Eine kontingente Abweichung vom Regelhaften wird als wissenschaftlicher Einzelfall instrumentalisiert mit dem Anspruch, daraus ein generelles Wissen ableiten zu können. Damit erlauben bestimmte Unfallereignisse als Experimente *ex post* jene Beobachtungen, die für die Entwicklung der Wissenschaften vom Menschen im 19. und 20. Jahrhundert notwendig waren.

*Ulrike Brunotte* widmet sich der Science-Fiction in ihren vielfältigen Ausprägungen am Beispiel der Nord- und Südpolexpeditionen. Dabei wird der Unfall zum einen als Scheitern fiktiv inszeniert und die Technik der Eroberer der puren Naturgewalt beispielsweise des Maelstroms bei Edgar Allan Poe entgegengesetzt. Zum anderen aber ent-

faltet der Unfall der gescheiterten Expeditionen Ernst Shackletons eine spezifische Wissensproduktivität, indem der Verzicht auf die eigenen Ziele zum schließlichen Überleben führt. Ein Initialunfall – das Festfrieren des Expeditionsschiffes im Packeis – wird in soziales Gruppenwissen transformiert, das weitere Unfälle verhindert. Fast exakt 100 Jahre später führt genau diese *active agency* zur Wiederentdeckung Shackletons.

Der spezifischen Produktivität des Unfalls an den Schnittpunkten von juristischem, statistisch-versicherungstechnischem und literarischem Diskurs geht der Beitrag von *Benno Wagner* am Beispiel von Franz Kafka nach. Vor dem Hintergrund des Ersten Weltkrieges erzwingt die Nichterzählbarkeit des Unfalls eine Epistemologie und Poetologie, die nicht dem Antagonismus zwischen dem Realen faktischer Ereignisse und dem Fiktiven möglicher Ereignisse erliegt. Der Unfall ist für Kafkas Schreiben konstitutiv, insofern seine Poetik des Unfalls die Spannung und den Austausch zwischen dem individuellen (physiologischen) und dem sozialen (statistischen) Körper immer auch auf die konkrete historisch-politische Ereignisordnung unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg bezieht.

Im Schlussbeitrag wirft *Thomas Macho* das Problem auf, dass die Absicht, deren Abwesenheit ein Geschehen zu einem Unfall statt zu einem Selbstmord werden lässt, zumeist kaum rekonstruiert und folglich auch nicht trennscharf zwischen beidem unterschieden werden kann. Am Beispiel der *Inconnue de la Seine* wird die kulturelle Produktivität dieses Zwischenraums von Unfall und Selbstmord ausgeleuchtet: von der literarischen Faszination für die schöne Leiche über deren Wiederkehr als Unfallhilfen standardisierende Rettungspuppe bis hin zum Autounfalltod von Albert Camus.

Dieser Band hat eine lange Vorgeschichte und ist deshalb auch sehr vielen Personen zu Dank verpflichtet, die in der Sophienstraße gelehrt und geforscht haben. Besonders müssen Franziska Weber und Christiane Gaedicke für Lektorat und Korrekturen sowie Jasmin Mersmann und Marius Hug für die beiden Übersetzungen genannt werden. Um die Lesbarkeit zu optimieren, wurden die Zitate grammatikalisch stillschweigend angeglichen. Es ist ein zweiter Band projiziert, der sich mit der Geschichte der Unfallmythen beschäftigen wird.