

ASTRID DEILMANN

Weshalb die Technik ihre Lakaien fressen darf -

Unsystematische Anmerkungen zur Ikonographie des Unglücks in Luft- und Raumfahrt

I. Wie sich die Bilder gleichen

Am 5. August 1908 begann für einen schwäbischen Ort eine bemerkenswerte Metamorphose. Über Nacht durchlief Echterdingen den Wandel von einem Unglücksort zum locus mirabilis. Nach einer von zahlreichen Pannen begleiteteten und dennoch erfolgreichen, da bisher beispiellosen Rundfahrt des L.Z. 4 über Teile der Schweiz und Deutschlands ging bei Echterdingen der Traum vom Sieg des Grafen Zeppelin über das „Luftmeer“ zusammen mit seinem Luftschiff in Flammen auf. Doch nur wenige Stunden nach dem Ereignis fand ein noch bedeutsameres statt: Die Presse, das Herrscherhaus, die Eliten des Reiches riefen unisono zur Unterstützung des Grafen auf, um diesem den Neubau eines Luftschiffes ermöglichen zu können. Die Bevölkerung schloss sich mit überraschender Freigiebigkeit dieser Linie an; binnen kürzester Zeit kamen sechs Millionen Reichsmark an Spenden zusammen, die das Projekt langfristig sicherten¹. Aus der vielfach belächelten Spinnerei eines Einzelnen war ein Prestigeobjekt, mehr noch, eine nationale Aufgabe geworden.

Die Havarie des Luftschiffes L.Z. 4 im August 1908, der bis zum endgültigen Aus der zivilen Luftschifftechnik durch das erste medial in Echtzeit verbreitete technische Unglück in Lakehurst 1937 noch etliche Pannen und Abstürze anderer Zeppeline folgen sollten, erlebte eine überraschend schnelle Apotheose. Als das „Wunder von Echterdingen“ brannte sich der Unfall im Wortsinn in das nationale Gedächtnis des deutschen Kaiserreiches ein, überlebte den Ersten Weltkrieg und wirkte bis ins „Dritte Reich“ hinein fort. Die menschlichen wie die finanziellen Opfer, die die Luftschifftechnik forderte, wurden dabei in einer mentalitätsgeschichtlich bemerkenswerten Form so umgedeutet, dass aus ihnen der Anspruch auf Fortsetzung und Verbesserung der

mangelhaften Technik abgeleitet werden konnte. Dies zeigte sich bereits am 24. August 1908, knapp drei Wochen nach dem Echterdinger Unfall, in einer auf Schallplatte gepressten Ansprache des Luftschiffbauers Ferdinand Graf Zeppelin, deren Titel „Ein Wort an das Ganze deutsche Volk“ keinen Zweifel über den Adressatenkreis aufkommen ließ. Darin hieß es:

„Ganz Deutschland, wie ein Mann entschlossen, die kostbare Er rungenschaft fest zu halten hat sich zu der Tat zusammengetan, durch opferfreudige Gaben mir die Vollendung des Begonnenen zu ermöglichen. Wie traurig wäre es, wenn das begeisterte Hoffen zu Schanden würde, wenn der herrliche Aufschwung, den das deutsche Volk in dieser Sache genommen, im Sande verlaufen müsste. Gott sei Dank, wir brauchen diese Furcht nicht zu haben. (...) Mit froher Zuversicht darf das deutsche Volk demnach annehmen, dass es sich mit seiner hochherzigen Spende einen gangbaren Weg zur wahrhaftigen Eroberung des Luftmeeres aufgetan hat, dass es bald im Besitz von Luftschiffen sein wird, die zur Erhöhung der Wehrkraft und damit zur Erhaltung des Friedens beitragen und in mancherlei Weise dem Verkehr, der Erderforschung und allerlei Aufgaben der Kultur dienen. (...) Am höchsten aber ist Gott dafür zu preisen, dass mein Schaffen mit seinen wechselvollen Schicksalen in der Seele des deutschen Volkes eine allen gemeinsame und darum alle verbindende begeisterte Teilnahme wachgerufen hat.“²

Das Unglück erfuhr eine Interpretation, der zu Folge durch einen technischen Schicksalsschlag – der für sich genommen nur einen kleinen Kreis in Mitleidenschaft gezogen hatte, der also im Grunde nur für eine eng umrissene Gruppe von Interesse war – die gesamte deutsche Nation zu einem großen Ganzen zusammengeschweißt wurde. Die national aufgeladene Inszenierung singulären technischen Versagens als Impetus, kollektiv tatkräftig das Blatt zu wenden und durch finanzielle Unterstützung eine offenkundig unausgegorene Technik zum Erfolg zu führen, wirkte identitätsstiftend, statt, wie es zu erwarten gewesen wäre, den Glauben zumindest in eine bestimmte Spielart der Technik nachhaltig zu erschüttern.

Dies konnte hauptsächlich aus zwei Gründen geschehen. Zum einen wirkte der aus dem 19. Jahrhundert tradierte unbedingte und alle sozialen Schichtungen umspannende Glaube an einen nahezu linear verlaufenden Fortschritt bis weit ins 20. Jahrhundert fort. Dazu gehörte

unabdingbar die Überzeugung von der Neutralität der Technik per se – die trotz zweier Weltkriege erst in den 1960er Jahren von Herbert Marcuse deutlich in Frage gestellt werden sollte³ –, die es unmöglich machte, Technik als eigendynamischem Prozess ein unkontrollierbares Gefahrenpotenzial zuzuordnen. Das Reaktionsschema auf technische Unzulänglichkeiten erschöpfte sich vielmehr darin, neue, verbesserte Techniken zu fordern, um die bisherigen beherrschbarer zu gestalten. Die Janusköpfigkeit von Technik als Heilsbringer und Zerstörer wurde als dem Fortschritt immanent akzeptiert; negative „Nebenfolgen“ galten als unvermeidlich. Der Weg in ein technisch-wissenschaftliches Zeitalter mit unübersehbaren Konsequenzen erschien auch im intellektuellen Diskurs weitgehend als alternativlos.⁴ Vor diesem Hintergrund von Wissenschaft und Technik als Vehikel auf dem Weg in die „Moderne“ war es somit zum anderen möglich und notwendig, entsprechende Symbole und Helden zu kreieren. Der Topos vom sich für ein höheres Ziel jahrelang ungelohnt schindenden, jedoch unbeirrbar Genie fand in Graf Zeppelin ein dankbares Idol; das Luftschiff, im Volksmund schnell als „Zeppelin“ firmierend, stand emblematisch für die Bemühungen eines Einzelnen, etwas nie zuvor Erdachtes in die Tat umzusetzen. Hinzu kam, dass das Luftschiff trotz seiner Havarie bei Echterdingen in den Stunden zuvor seine prinzipielle Funktionsfähigkeit unter Beweis gestellt hatte.

Der von der Bevölkerung mit begeistertem Staunen begleitete Werbeflug des L.Z. 4 und sein Scheitern schmiedete jedoch, und das scheint mir das hervorstechendste Merkmal des „Wunders von Echterdingen“ zu sein, über das bereits Gesagte hinaus eine neue Allianz mit weitreichenden Konsequenzen. Unter Einbeziehung der maßgeblichen Meinungsmultiplikatoren Monarchie und Presse wurde auf massenmediale Weise die unbedingte Zusammengehörigkeit von Fortschritt und Scheitern sowie das Gebot der Opferbereitschaft festgesetzt. Das Opfer wurde nicht nur als legitim erachtet; aus ihm erwuchs zugleich die Verpflichtung, das Begonnene um der bereits geleisteten Opfer willen fortzusetzen, auch mit dem Risiko neuer Verluste. Das – wohl-gemerkt technische – Opfer geriet nunmehr identitäts- und sinnstiftend für eine ganze Gesellschaft; nicht länger gebührte es den überkommenen Kämpfern für Vaterland, Gerechtigkeit und das wie auch immer gear-tete „Gute“ allein, mit einem Platz im kollektiven Gedächtnis belohnt zu werden, sondern ebenso den technischen Vorkämpfern. Die schein-

bar „neutrale“ Technik wurde zu einer Frage nationaler Ehre.

Dies galt bei weitem nicht nur für das Deutsche Reich. Ende September 1925 veröffentlichte die nach Auflagenzahlen erfolgreichste deutsche Illustrierte, die *Berliner Illustrierte Zeitung*, einen ganzseitigen Bericht über den Absturz eines Zeppelins in den USA. Im Text hieß es:

„Den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat die Katastrophe des drüben nach deutschen Plänen und mit deutschen Ingenieuren gebauten Zeppelin-Luftschiffes „Shenandoah“, das am 3. September in einem Wirbelsturm zerbrach und abstürzte, zwar heftige Pressefehden beschert, sie hat aber nicht den Glauben der Amerikaner an die Leistungsfähigkeit und Unentbehrlichkeit der Zeppeline erschüttert. (...) [sc. Es] ist drüben niemand darauf verfallen, die Zeppelin-Schiffe als ‚abgetan‘ zu bezeichnen. Im Gegenteil, das Vertrauen der Amerikaner zu der deutschen Erfindung ist so groß, dass sofort der Neubau eines Ersatzes für das verunglückte Schiff beschlossen wurde, und dies noch angesichts der erschütternden Bilder von der Katastrophe.“⁵

Der Text, der die Schuld an dem Unglück unfähigen Verantwortlichen zuweist, lässt keinen Zweifel am Zutrauen in die Luftschifftechnik. Beachtlich ist dabei die Rigorosität, mit der ein Scheitern der Technik insgesamt ausgeschlossen wird. Das Vorwärts erscheint wichtiger als der Blick zurück; es werden nicht einmal Angaben über Tote oder Verletzte gemacht, und auch der materielle Schaden bleibt unbeziffert, wenngleich er in allen Facetten ins Bild genommen wird.⁶ Die, wenn man so will, kathartische Wirkung der Katastrophe besteht in der Affirmation des beschrittenen technischen Weges. Die Hilflosigkeit gegenüber den Unwägbarkeiten der Technik, hier forciert durch eine Naturgewalt, derer man sich in ihrer Vielzahl von Erscheinungsformen durch wachsende Zivilisation doch insgesamt weitgehend zu entledigen suchte, wird durch die Ursachensuche, deren Ergebnis keine Verantwortung bei der Technik sieht, übertüncht.

Diese Leistung ist angesichts des ikonographischen Bestandes beachtlich. Machen wir einen Zeitsprung. Im Januar 1986, fast siebzehn Jahre nach der ersten Mondlandung, explodiert beim Start in Cape Canaveral die Raumfähre Challenger. Ähnlich wie bei dem Unglück von Lakehurst sind die Medien, diesmal maßgeblich das Fernsehen, live dabei und bringen den Schock in nahezu jedes amerikanische Heim. Zuvor war ausgiebig über die Challengermission berichtet worden,

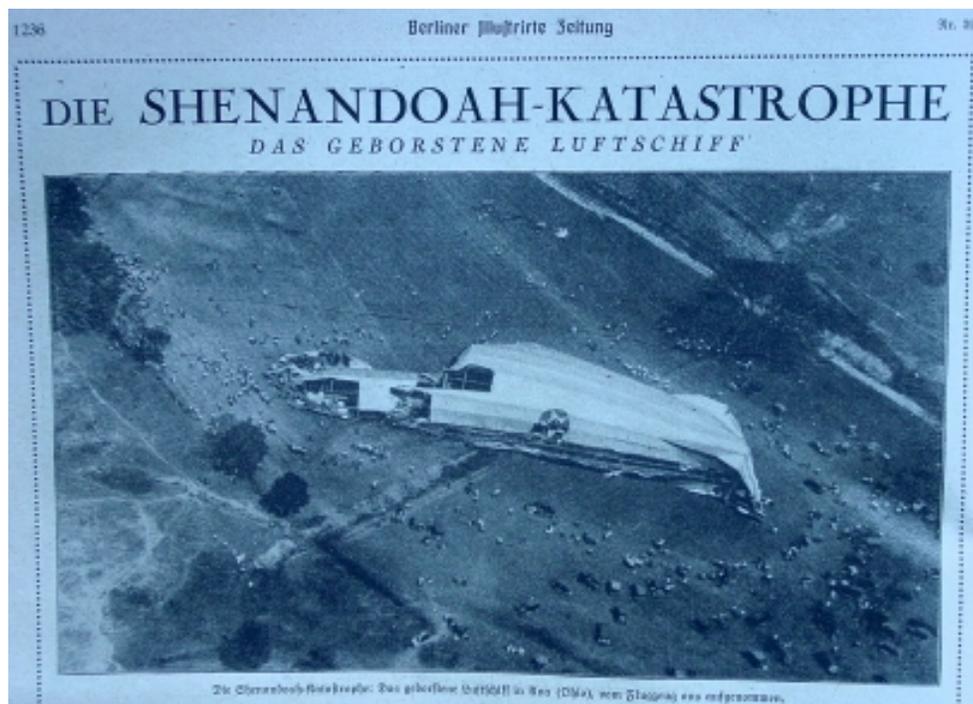


Abb.1 Berliner Illustrierte Zeitung Nr. 39 vom 27. September 1925



Abb.2 Süddeutsche Zeitung vom 3. Februar 2003

sollte doch mit der amerikanischen Lehrerin Christa McAuliffe unter der insgesamt siebenköpfigen Besatzung erstmals eine Zivilistin an Bord sein. Nur 74 Sekunden nach dem Start sahen die Zuschauer eine gewaltige Explosion. Von der Challenger blieb ein Asche- und Schuttregen.

II. Gleichen sich die Bilder?

Die Challenger-Katastrophe war nicht die erste in der bemannten Raumfahrt, weder in der russischen noch in der amerikanischen. Doch die Medienpräsenz und die damit einhergehende kollektive Verfügbarkeit der Bilder machte aus der Explosion der Challenger ein Symbol – eines, das anders als die zahlreichen Zeppelin- und Flugzeugunglücke nicht fassbar war. Denn blieb etwa von der Shenandoah 1925 ein haptisches Wrack, löste sich die Challenger in Licht und Rauch auf, zersetzte sich so filigran in ihre Einzelteile, dass ihr Ursprung nicht erkennbar war. Die totale Zerstörung der Technik war für Bruchteile von Sekunden sichtbar, ohne begreifbar zu sein. Abgelassen wurde von dieser Form der Technik nicht; der damalige US-Präsident Ronald Reagan bekannte sich noch am selben Tag zur Fortsetzung der bemannten Raumfahrt.

Das Gleiche tat siebzehn Jahre später, am 1. Februar 2003, US-Präsident George W. Bush wenige Stunden, nachdem beim Landeanflug auf die Erde die amerikanische Raumfähre Columbia über Texas verglüht war; wiederum starben sieben Astronauten. Erneut ist das, was wir sehen, nicht das, was passiert.



Abb.3 Süddeutsche Zeitung vom 3. Februar 2003

Wir erblicken eine Chiffre. Ein bisschen Glanz, Licht, Rauch; ein adaptierter Kometenschweif. Das Ereignis erschließt sich uns visuell primär symbolisch, nicht real. Das Bild vom Moment der Katastrophe könnte auch künstlich generiert sein; die vermeintliche Autopsie durch die Fotografie sagt über das eigentliche Geschehen nichts aus. Das Bild stößt hier an seine Grenzen; es vermittelt etwas, was sich in unvorstellbaren 62 Kilometern Höhe abgespielt hat, über dessen Auswirkungen es jedoch nichts aussagt. Das Bild trennt sich selbst in Form und Interpretation. Es ist, wir wissen es ja, real. Dennoch bleibt das, was es zeigt, in verwirrendster Weise abstrakt, sodass die Aufnahme von der Sekunde des Grauens nach ästhetischem Empfinden sogar schön sein kann. Dies unterscheidet die Bilder von Katastrophen der Luftfahrt fundamental von jenen der Raumfahrt, die ungleich symbolischer aufgeladen ist.

Letztere Bilder zwingen uns zu einem Blick, der sich auf Orte richtet, die der Alltagserfahrung völlig entzogen sind. Es ist vielleicht gerade dieser im Wortsinne überhöhten Art der Wahrnehmung geschuldet, dass ein nahezu globales, mediales Schockerlebnis aufkommt. Doch trotz des Unterschieds zwischen den verschiedenen „Katastrophentypen“ begegnen wir denselben Formen ihrer Verwaltung und Deutung. Das sedierende Motto, das die vehemente und diversifizierte Technikkritik von den siebziger Jahren bis heute im Gepäck trägt, lautet auch im 21. Jahrhundert: Wir machen weiter. Die fieberhafte Suche nach den Ursachen dient, den Theorien von komplexen Systemen zum Trotz, der Perpetuierung des Mythos, durch immer neue Anstrengungen sei die Technik vollständig beherrschbar. Wiederum dienen die Opfer der Legitimierung neuer Versuche, wird der vermeintlich zu erwartende Nutzen über die „Nebenfolgen“ gestellt. Eine wirkliche Debatte findet nicht statt.

Dabei ist die bestätigende Sinngebung nicht nur ein rhetorisches, sondern vor allem auch ein ikonographisches Problem. Die Frage muss also lauten: Wie wird der Öffentlichkeit die Nützlichkeit und Notwendigkeit einer Technik nahe gebracht wenn zugleich Bilder kursieren, die ihr Scheitern belegen? Weshalb hat die Reaktorkatastrophe von Tschernobyl, die noch Jahre nach ihrem Bekanntwerden im Mai 1986 grauenhafte Fotografien von ihren Opfern, ob Menschen, ob Umwelt produziert, nicht zu einer weltweiten Abkehr von der Atomenergie geführt? Weil die Atomwirtschaft eine starke Lobby darstellt? Weil

atomare Kenntnisse militärisches Gewicht bedeuten? All das ist richtig. Das bedeutsamste Glied in der für die Öffentlichkeit bestimmten Argumentationskette scheint mir jedoch in zweierlei zu liegen: im voyeuristisch-wohligen Schauer, nicht betroffen zu sein, und in der mit der Wahrscheinlichkeit argumentierenden Behauptung von der Singularität oder zumindest begrenzten Wiederholbarkeit der Ereignisse. Dahinter steht wiederum der Mythos vom linearen Fortschritt, dessen „Kollateralschäden“ bewusst in Kauf genommen werden müssen; dies ist der Preis der Fortentwicklung. Zugleich wird damit der beängstigenden Tatsache der Alternativlosigkeit der seit dem 19. Jahrhundert auf technisch-wissenschaftlichen Fortschritt ausgerichteten Gesellschaften ausgewichen, die jene zutiefst irritieren und nachhaltig erschüttern müsste.

III. Muster: Konstanz und Varianz

Der Abgesang auf bestimmte Segmente der Technik ist offenkundig gerade in ihren Krisenzeiten nicht opportun. Niemand erhob die Stimme gegen die Luftschifftechnik, als der Zeppelin 1908 abstürzte; erst der nicht zu verbergende Schock durch die Live-Rundfunkübertragung in Lakehurst und die hohe Zahl der Opfer bedeutete das Aus für den Zeppelin als Verkehrsmaschine. Nach der Explosion der Challenger erscheint die Fortsetzung der Raumfahrt als nahezu einziger Trost und als Wiedergutmachung an die Getöteten. Auch die Verarbeitung der Columbia-Katastrophe jüngst verfährt nach demselben Muster: Auf den ersten Schock folgen die Affirmation, die detaillierte Suche nach den Ursachen, die Forderung nach einer Verbesserung der Technik und einer großzügigeren Finanzdecke, jedoch kein kritischer Diskurs. Zu groß ist die Neugierde, zu groß die Hoffnung auf eine Erweiterung des Wissens durch die Raumfahrt, als dass diese angesichts scheinbar marginaler Mängel ernsthaft zur Debatte stehen könnte. Neben diese historische Konstante im Umgang mit technischen Katastrophen tritt eine für die (historische) Bildforschung problematische Varianz: das visuelle Erscheinungsbild der Unglücke. Sollte dieses nicht, ob autoptisch wahrgenommen oder durch Film oder Fotografie als *vera icon* gebannt, das wahre Ausmaß zeigen – und verbirgt es nicht mehr, als es erkennen lässt? Wo Bild und Gehalt sich voneinander entfernen, wird die Deutungshoheit an wenige überstellt. Ein Wrack

von einem Flugzeug oder Zeppelin benötigt auf der ersten Ebene des Erkenntnisprozesses, der Wahrnehmung, keine Interpretationshilfe; doch trifft dies noch auf die Bilder verglühender Raumschiffe zu? Die Konsequenzen für die Historische Bildforschung sind weit reichend und verweisen stärker als je zuvor auf die Notwendigkeit einer interdisziplinären Erforschung von Bildern. Zugleich liegt im Ungefahren des global produzierten Bildarsenals das besondere Gewicht der Historischen Bildforschung, die es als in der Geschichtswissenschaft verwurzelt versteht, systematisch nach Bedeutungszusammenhängen zu fahnden. Es wird in Zukunft der Historischen Bildforschung somit nicht mehr ausschließlich um das Fruchtbarmachen visueller Zeugnisse für die Geschichtswissenschaft gehen können, sondern zugleich darum, die Kompetenzen für den visuellen Erkenntnisprozess insgesamt zu erweitern.

Anmerkungen:

1 Die „Nationalspende“ ermöglichte die Gründung der „Luftschiffbau-Zeppelin GmbH“, die bis 1938 Luftschiffe baute.

2 Zit. nach Helmut REINICKE, Deutschland hebt ab. Der Zeppelinkult – zur Sozialpathologie der Deutschen, Köln 1998.

3 Herbert MARCUSE, Der eindimensionale Mensch, Frankfurt/ M. 1970 [1964/ dt. 1967]. Vgl. hierzu die Replik von Jürgen HABERMAS, Technik und Wissenschaft als „Ideologie“, Frankfurt/ M. 1968.

4 Zum intellektuellen Diskurs neben den einschlägigen Schriften von Max Weber, Oswald Spengler oder Walther Rathenau exemplarisch Karl GRIEWANK, Staat und Wissenschaft im Deutschen Reich. Zur Geschichte und Organisation der Wissenschaftspflege in Deutschland (=Schriften zur deutschen Politik 17/18), Freiburg i. Bg. 1927; Georg SCHREIBER, Die Not der deutschen Wissenschaft und der geistigen Arbeiter. Geschehnisse und Gedanken zur Kulturpolitik des Deutschen Reiches, Leipzig 1923; Friedrich DESSAUER, Philosophie der Technik. Das Problem der Realisierung, Bonn 1927; Wolfgang BIALAS/ Burkhard STENZEL (Hg.), Die Weimarer Republik zwischen Metropole und Provinz. Intellektuellendiskurse zur politischen Kultur, Weimar/ Köln/ Wien 1996; DERS./ Georg G. IGGERS (Hg.), Intellektuelle in der Weimarer Republik (= Schriften zur politischen Kultur der Weimarer Republik 1) Frankfurt/M. u. a. 1996; Hartmut BOOCKMANN, Wissen und Widerstand. Geschichte der deutschen Universität, Berlin 1999; Jost HERMAND/ Frank TROMMLER, Die Kultur der Weimarer Republik, Frankfurt/M. 1988; Gerd HORTLEDER, Das Gesellschaftsbild des Ingenieurs. Zum

politischen Verhalten der Technischen Intelligenz in Deutschland, Frankfurt/ M. 1970; Walter LAQUEUR, Weimar. Die Kultur der Republik, Frankfurt/M. / Berlin/ Wien 1976; Christoph MÜLLER/ Bernhard NIEVERGELT, Technikkritik in der Moderne. Empirische Technikereignisse als Herausforderung an die Sozialwissenschaft, Opladen 1996; Detlev J.K. PEUKERT, Die Weimarer Republik. Krisenjahre der Klassischen Moderne, Frankfurt/ M. 1987; Joachim RADKAU, Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Frankfurt/M. 1989. Sehr erhellend auch die Beiträge in *Die Weltbühne* sowie, aus österreichischer Sicht, Karl Kraus' *Fackel*; komplementär dazu das konservative Periodikum *Die Tat*.

5 *Berliner Illustrierte Zeitung* Nr. 39 vom 27. September 1925, S. 1236.

6 Neben der gezeigten Abbildung verfügt der Artikel über drei weitere, kleinformatigere Fotografien, die jeweils Detailansichten des zerstörten Luftschiffes darstellen.