

Leseprobe

Claudia Lieb

Crash

Der Unfall der Moderne

Claudia Lieb
Crash
Der Unfall der Moderne



Münstersche Arbeiten zur
Internationalen Literatur
Band 3

AISTHESIS VERLAG

AISTHESIS VERLAG

Bielefeld 2009

Abbildung auf dem Umschlag:

Foto von Arnold Odermatt (aus: Arnold Odermatt: *Karambolage*, hg. v. Urs Odermatt. Göttingen: Steidl 2003).

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung
der Johanna und Fritz Buch Gedächtnis-Stiftung, Hamburg.

D6

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© Aisthesis Verlag Bielefeld 2009
Postfach 10 04 27, D-33504 Bielefeld
Satz: Germano Wallmann, www.geisterwort.de
Druck: docupoint GmbH, Magdeburg
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-89528-705-3
www.aisthesis.de

Inhalt

Vorwort	7
Einsteigen	8
I. Literatur und Unfall um 1800.	
Vorindustrielle Kommunikationswege	18
1. Verkehr/t: London und Weimar	18
2. Unfallphobie: Goethe in Italien	23
3. Unfallphilie: Romantische Funktionalisierung bei Kleist, Hoffmann, Arnim	32
II. Automobil und Unfall um 1900.	
Diskursgeschichtliche Entschlüsselung des Unfalls	57
1. Journalistische Stigmatisierung: Defätismus und Liberalismuskritik	57
2. Enzyklopädische Neutralisierung: Sachliche und begriffliche Expansion	65
3. Juristische Versprachlichung: Höhere Gewalt und das unabwendbare Ereignis	71
4. Versicherungstaktische Entsprachlichung: Risikokalkül und prognostizierbares Ereignis	88
5. Medizinische Neologismen: Das traumatische Ereignis und sein Protokoll	108
6. Kafka, Freud, Schnitzler: Der Unfall und die traumatische Neurose	126
7. Stopp und zurück: Zwischenbilanz	153
III. Literatur und Autounfall 1900-2000.	
Ästhetische Verschlüsselung des Unfalls	157
1. Bierbaum: Liberalismuskritik als Unfall der Rede	159
2. Marinetti: Automobile Apokalypse als literarisches Programm	166
3. Kafka: Schreiben als Risikomaximierung und negative Prognostik	183
4. Döblin: Unfall im Kinostil als Poetik sinnlosen Erzählens	208

5. Musil: Blinder Fleck der Statistik als Poetik unkalkulierbaren Erzählens	229
6. Brecht: Das abwendbare Ereignis als Poetik des Dramas	253
7. Dorst: Das unprognostizierbare Ereignis als absurdes Drama	267
8. Bernhard: Die primitive Sensation als Persiflage modernistischen Erzählens	272
9. Jelinek: Inflation des Unfalls als Entwertung des Erzählens	288
 Schrottpresse	 311
 Siglen	 319
 Literatur	 321
1. Primärliteratur, literarische	321
2. Primärliteratur, sonstige	326
3. Forschungsliteratur	330
4. Lexika und Nachschlagewerke	338
5. Filme	339
 Personenregister	 341

Vorwort

Es sind viele, die mich durch ihre Freundlichkeit und Hilfe unterstützt und diese Studie mit auf den Weg gebracht haben. Mein akademischer Lehrer, Detlef Kremer, hat ihr Entstehen begleitet und durch Wissen, Kritik, Motivation, gute Laune und vieles mehr gefördert. Dafür möchte ich ihm allen voran herzlich danken. Ihm bin ich überdies zu viel Dank verpflichtet, da er sich für die Aufnahme von *Crash* in diese Reihe eingesetzt hat.

Teile der Arbeit habe ich im Graduiertenkolleg *Codierung von Gewalt im medialen Wandel* an der Humboldt-Universität zu Berlin vorgestellt und dort besonders von Thomas Macho wertvolle Anregungen erhalten. Für weitere, ebenso hilfreiche Hinweise möchte ich auch Hans-Gerd Koch und Benno Wagner, für ihr Zweitgutachten Martina Wagner-Egelhaaf, für Korrekturvorschläge schließlich Hania Siebenpfeiffer, Arno Meteling, Ann-Kristin Koch und Mariana Weber danken. Vor allem Eric Achermann, der die Diskussion um Para-, Sub- und Haupttext mit viel Geduld und Humor zu führen wusste, hat sich als der zweite große Freund und Förderer dieser Arbeit erwiesen. Dafür gilt ihm mein besonderer Dank. Svenja Kroh hat mit akribischer Sorgfalt das Manuskript überarbeitet; auch das werde ich nicht vergessen.

Detlev Kopp vom Aisthesis Verlag danke ich aufrichtig für die exzellente Zusammenarbeit, der *Johanna und Fritz Buch Gedächtnis-Stiftung* für ihre großzügige finanzielle Förderung. Ohne die Unterstützung meiner Familie, die ich ihr hoch anrechne, wäre dieses Buch nicht zustande gekommen. An ehrenvoller letzter Stelle gilt Carsten Sanders mein Dank. Er hat mir zur rechten Zeit gezeigt, dass es auch unfallfreie Nischen gibt.

Münster, im August 2008

Claudia Lieb

Einsteigen

Crash, *der* aus gleichbed. *engl.* crash, eigentl. ‚das Krachen‘:
Zusammenstoß, Unfall (bes. bei Autorennen).

Duden

Dorthin fuhr Menelaos, der Wagen Gemisch zu vermeiden.
Ilias

Am Beginn von Literatur und Film steht ein gemeinsames Thema. Im Jahr 1900 zeigt der Kurzfilm *Explosion of a Motor Car*, wie ein fahrendes Auto nebst drei Insassen explodiert, *How it Feels to Be Run Over* lässt im selben Jahr ein Auto aus der Leinwand rollen, so dass das Publikum den Eindruck hat, mit dem Gefährt zu kollidieren.¹ Kaum zehn Jahre später rühmt ein Kritiker die atemberaubenden Verfolgungsjagden,² die der Film inzwischen bereithält und die schon jetzt meist im Crash enden.³ Am Anfang der medialen und technischen Entwicklung bietet die *Ilias* nicht minder fesselnde Spektakel. Bei einem halsbrecherischen Wagenrennen schlägt der König von Sparta Alarm: „Antilochos! Hemme die Rosse! [...] Daß du nicht an den Wagen mir fährst und uns beide beschädigst!“⁴, allein der Verfolger beschleunigt. Zur Unfallvermeidung bedarf es noch höherer Mächte als eines irdischen SOS, da auf antiken Pisten die Götter regieren. Sie bringen schließlich einen anderen zu Fall, den tapferen Eumelos:

Und [Athene] zerbrach ihm das Joch, die Unsterbliche; wild auseinander
Sprangen die Stuten vom Weg’, und es scharrt’ an der Erde die Deichsel.
Jener entsank dem Sessel und wälzte sich neben dem Rade,
Beide Arm’ an der Beugung, den Mund und die Nase verletzend;
Auch die Stirn an den Brauen verwundet’ er, aber die Augen
Wurden mit Tränen erfüllt, und atmend stockt’ ihm die Stimme.⁵

¹ *Explosion of a Motor Car*. Regie: Cecil Hepworth, 1900. 2 min; *How it Feels to Be Run Over*. Regie: ders., 1900. 1 min, beide in: British Film Institute (Hg.): *Early Cinema. Primitives and Pioneers*. Videoedition. London 1990.

² Walter Serner: *Kino und Schaulust*, in: *Die Schaubühne* 9 (1913), 807-811.

³ Vgl. Dorit Müller: *Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900*. Würzburg 2004. Zu den zitierten Hepworth-Filmen vgl. ebd., 225f.

⁴ Homer: *Ilias* XXIII, vv. 426-428.

⁵ Ebd., XXIII, vv. 392-397.

Die Wucht, die vom Sturz ausgeht, und die Körperverletzung folgen mustergültig den Regeln des Tragischen. Spätestens im Finale hat die Gewalt zu eskalieren, damit das „schwere Leid“ heftige Erschütterung auslöst.⁶ Wie die *Ilias* kommt auch Homers *Odyssee* dem nach und produziert mit Poseidons Hilfe „auf dem Meere [...] unnennbare Leiden“.⁷

Aristoteles' *Poetik* sieht hierzu ein schmerzhaftes Ereignis vor, etwa „Todesfälle“ und „Verwundungen“⁸, so dass *eleos* und *phobos*, von Lessing mit „Mitleid und Furcht“ übersetzt, den Zuschauer ergreifen. In diesem Zusammenhang führt Lessings *Briefwechsel über das Trauerspiel* 1756 den Terminus des Unfalls ein. Zu Tränen des Mitleids rührt ein Held, der „mit seinen guten Eigenschaften so wohl, als mit seinen Unfällen“ reüssiert.⁹ Lessing übersetzt das aristotelische *hamartia*, das einen Fehler oder Irrtum meint, mit dem noch vieldeutigen Begriff des Unfalls. 1879 verwendet ihn Nietzsche im heute geläufigeren Sinn, wenn er in *Menschliches, Allzu Menschliches* „das Unangenehme“ als bevorzugten Gegenstand der Kunst reflektiert: „wie wenn der Sänger die Unfälle eines verwegenen Seefahrers beschreibt“. Ein Bezug zur antiken Tragödientheorie, die die Lust am Schrecklichen in der Kunst formuliert¹⁰, geht Nietzsches Verweis auf Homer voraus, denn „erregt, gerührt, entflammt“ fühle das Publikum „grosse Freude“¹¹.

In Nietzsches Ästhetik des Unangenehmen fällt das Beispiel des Schiffsunglücks beiläufig. Dass er die *Odyssee* jedoch als Verkettung von „Unfällen“ erachtet und so die zeitgenössische philologische Beschreibung der Episodenhaftigkeit des literarischen Textes radikalisiert, ist als Zeichen eines epochalen Umbruchs zu werten. „Unfälle hat es immer gegeben“¹², und über Unfälle wurde immer geschrieben. Erst um 1900

⁶ Aristoteles: *Poetik* 11, 1452b 11-13.

⁷ Homer: *Odyssee* I, v. 4.

⁸ Aristoteles: *Poetik* 11, 1452b 11-13.

⁹ Gotthold Ephraim Lessing: *Briefwechsel über das Trauerspiel*, in: ders.: *Werke*. Bd. 4: *Dramaturgische Schriften*, hg. v. Karl Eibl. München 1976, 153-227, hier 177.

¹⁰ „Denn von Dingen, die wir in der Wirklichkeit nur ungerne erblicken, sehen wir mit Freude möglichst getreue Abbildungen, z.B. Darstellungen von äußerst unansehnlichen Tieren und Leichen.“ Aristoteles: *Poetik* 4, 1448b 10-12.

¹¹ Friedrich Nietzsche: *Menschliches, Allzu Menschliches*. Zweiter Band, in: ders.: *Werke*. Kritische Gesamtausgabe, hg. v. Giorgio Colli u. Mazzino Montinari. Bd. IV.3. Berlin 1967, 64f.

¹² François Ewald: *Der Vorsorgestaat*, aus d. Frz. übers. v. Wolfram Bayer u. Hermann Kocyba. Frankfurt/M. 1993, 16.

aber rückt der Unfall ins Zentrum des Interesses und der Terminologie der Moderne. Diesem Wandel und seiner Vorgeschichte geht die historisch-epistemologische Darstellung des Unfalls in den ersten beiden Teilen dieses Buches nach. Die Geschichte seiner Bedeutung für die Narratologie der Moderne am Leitfaden literarischer Autounfälle zu entfalten, davon handelt der dritte Teil.

Als Ereignis, das sich der Beobachtung durch Zeugen in der Regel entzieht, ist der Verkehrsunfall auf mediale (Re-)Konstruktionen angewiesen. Die homerischen Epen läuten die Geschichte dieser Konstruktionen ein, die sich in dem Maß umbilden werden, in dem Technik- und Wissensgeschichte voranschreiten. In der Vormoderne erscheint der Unfall als göttlicher Eingriff, zumindest für die Vertreter eines starken Providenzgedankens, und ist daher kein Unfall, wie ihn die Moderne denkt. Bei Homer sind die Götter namentlich benannt, denen Wagen- und Schiffbruch angelastet werden, und dieses Grundmodell lässt sich bis ins 19. Jahrhundert verfolgen, auch wenn das göttliche Inventar wechselt. Martin Luther bringt „Satan“ oder „Christus“ ins Spiel, wo er vom Unfall spricht¹³, während die Enzyklopädien der Aufklärung Gottesbeweise führen¹⁴ – gerade in der Entwicklung der deutschen Philosophie Leibniz-

¹³ Luther führt das frühneuhochdeutsche Wort „unfall“ sowohl in seiner Bibelübersetzung als auch in seinen Schriften. Er benutzt es, um ein abstraktes Unheil zu bezeichnen, z.B. das Gegenteil von „gutter fall“ (*Von der Freyheit ey-nitz Christen menschen*, 1520), oder konkretisiert es an synonym verwendeten Begriffen wie „Todesfall“ oder „Mord“, letzterer ein „unfal, so euch der Satan zugefugt hat.“ (Martin Luther: *Allen lieben freunden Christi zu Halle*, in: ders.: *Werke. Kritische Gesamtausgabe. I. Abt. Bd. 23*, hg. v. Hermann Böhlhaus Nachfolger. Weimar 1901, 401f.) Mit der Verbreitung von Luthers Bibelübersetzung erfährt das Wort „Unfall“ in seinen älteren Hauptbedeutungen – Unglück, Unheil, Missgeschick, Misserfolg – eine erste Konjunktur, die sich etwa daran zeigen lässt, dass es 1536 erstmals in ein Wörterbuch aufgenommen wird: „Vnfal/vnglück. Aduersa fortuna“ (Petrus Dasypodius: *Dictionarium latinogermanicum*. Mit einer Einführung v. Gilbert de Smet. Hildesheim, New York 1974. Nachdr. d. Ausg. Straßburg 1536).

¹⁴ Johann Heinrich Zedler etwa notiert in sein *Universal-Lexikon* „Unfall, oder ein Ungluecks Fall, siehe Unglueck und Zufall“ und führt im langen Passus zum Unglück eine von Leibniz inspirierte, mehrere Seiten füllende Theodizee. Der Gottesbeweis dominiert auch seine Einträge zum Zufall, wo er „Leibnizens Theodicee“ nennt. Vgl. Johann Heinrich Zedler: *Grosses Vollständiges Universal-Lexikon*. Graz 1962. Nachdr. d. Ausg. Leipzig, Halle 1746, unter „Unfall“ und „Zufälle“.

Wolf'scher Tradition kann das Fortbestehen eines starken Ordnungsdenkens nachgewiesen werden, das den Unfall als Skandalon betrachten muss. Kleists *Charité-Vorfall* (1810) hingegen führt anlässlich eines Kutschunfalls ein kaum noch ernstzunehmendes „Schicksal“ an, und als im Zuge fortschreitender Säkularisierung die Rede vom Schicksal und höheren Sinn verstummt, wird der Unfall als jene Figur denkbar, die die Moderne beansprucht: als gewaltsames Ereignis, das für den Einzelnen anormal und chaotisch, absichtslos und unvorhersehbar ‚geschieht‘, für die Masse aber kalkulierbar und voraussehbar erscheint.

Seit dem 19. Jahrhundert kursiert das polyseme Wort „Unfall“ in Verkehrsdiskursen und verengt sich allmählich auf einen technischen Begriff. Dessen Ausdifferenzierung explodiert, als nach der Eisenbahn das Automobil erfunden, verbreitet, vertextet und verfilmt wird. Um 1900 dann wird der Verkehrsunfall vom Recht bis zum Versicherungswesen, von der Medizin zur Psychoanalyse, vom Journalismus bis hin zu Philosophie und Kunst in etliche Diskurse und Medien eingespeist. Entgegen den vorherrschenden Rationalisierungen skandieren literarische Texte den inkommensurablen Bruch, den er erzeugt, und zwar am Beispiel des Autounfalls.

Wenn das 19. Jahrhundert „die Epoche der Schiffbrüche“¹⁵ war, wie Hans Blumenberg schreibt, dann war das 20. Jahrhundert die Ära des Autounfalls. Dem Motiv fällt auch jenseits der kanonischen Literatur eine so beispiellose Verbreitung zu, dass die wenigen literaturwissenschaftlichen Beiträge ihm mit der Logik der Liste Herr zu werden suchen.¹⁶ Der Autounfall ist so allgegenwärtig und scheinbar selbstverständlich, dass ein Band namens *Car Crash Culture* auf literarische Beispiele verzichtet.¹⁷ Mit seiner vermeintlichen Selbstverständlichkeit mag

¹⁵ Hans Blumenberg: Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher. Frankfurt/M. 1997, 72. Hervorh. i. O.

¹⁶ Vgl. die längere Eingangspassage in Reto Sorgs und Michael Angeles Aufsatz ‚Oh, my Ga-od! Oh, my Ga-od! Oh, my Ga-od! Oh, my Ga-od!‘ Automobilunfall und Apokalypse in der Literatur der Zwischenkriegszeit, in: *Compar(a)rison* 2 (1996), 137-73; darauf aufbauend Inka Mülder-Bach: Poetik des Unfalls, in: *Poetica* 34 (2002), 193-221; weit populärwissenschaftlicher Matthias Bickenbach und Michael Stolzke: Schrott. Bilder aus der Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls. O.O. o.J. Unveröffentlichtes Manuskript zur gleichnamigen Netzpublikation unter <http://www.textur.com/schrott> am 24.07.2008.

¹⁷ Mikita Brottman (Hg.): *Car Crash Culture*. New York 2001.

das Forschungsdesiderat zum Unfall begründet sein, das umso erstaunlicher anmutet, als das Automobil ein breites Interesse in der literaturwissenschaftlichen Öffentlichkeit gefunden hat.¹⁸ Von Anthologien¹⁹ reicht das Spektrum über germanistische²⁰ und amerikanistische Monographien²¹ bis hin zu Einzelbeiträgen, in denen das Auto als Mythos²², Metapher²³, Symbol²⁴, als universelle Anschauungsform und Diskursbegründer²⁵, kurz als Bedeutungsträger jeder Art durchs Textgewimmel einer technisch avancierten Moderne saust. Ausflüge in die „Automobilität“ der frühen Neuzeit²⁶ finden sich am Rande ebenso wie Arbeiten aus der Frühzeit des Automobils.²⁷ Doch auch neuere Beiträge zum Thema Verkehr²⁸ behandeln den Unfall, wenn überhaupt, dann nur als Randfigur.

Warum verdrängt der Autounfall das Motiv des Schiffsunglücks – Blumenbergs *Schiffbruch mit Zuschauer* endet literarhistorisch symptomatisch mit Goethe –, das Motiv der Eisenbahnkatastrophe²⁹ sowie die

¹⁸ Einen ergänzenden Überblick gibt Müller: *Gefährliche Fahrten*, 13f.

¹⁹ Rüdiger Kremer, Wolfgang Rumpf (Hg.): *Baby, won't you drive my car? Dichter am Steuer*. Frankfurt/M. 1999.

²⁰ Siegfried Reinecke: *Mobile Zeiten. Eine Geschichte der Auto-Dichtung*. Bochum 1986.

²¹ Attilio Brilli: *Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil*. Berlin 1999.

²² Ebd., 7.

²³ Jean Pierre Dubost: *Automobil und Literatur. Europäische Wertkrise und ästhetische Erfahrung am Beispiel der Automobilfahrt (1902-1918)*, in: *Arctia* 25 (1990), 29-43, hier 30.

²⁴ Jürgen Link u. Siegfried Reinecke: *Autofahren ist wie das Leben – Metamorphosen des Autosymbols in der deutschen Literatur*, in: Harro Segeberg (Hg.): *Technik in der Literatur*. Frankfurt/M. 1987, 436-482.

²⁵ Reinecke: *Mobile Zeiten*, 22ff. Das „Pragmasymbol“ Auto wird in journalistischen, enzyklopädischen, medizinischen, pharmazeutischen und literarischen Diskursen lokalisiert.

²⁶ Jörg Jochen Berns: *Die Herkunft des Automobils aus Himmelstriofo und Höllenmaschine*. Berlin 1996.

²⁷ Schon 1926 zum Konnex von Literatur und „Verkehrslieben“ Friedrich Kainz: *Technik und Industrie in der deutschen Dichtung*, in: *Westermanns Monatshefte* 139 (1926), 691-694.

²⁸ Johannes Roßkothen: *Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne*. München 2003.

²⁹ Vgl. Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M. 2002, Kap. 8f.

sporadisch auftretenden Heißluftballon- und Flugzeugabstürze³⁰ und andere Ikari? Einiges liegt auf der Hand. Anders als jene nimmt der Unfall bald nach Erfindung des Automobils einen festen Platz in der Alltagserfahrung der Moderne ein. Zu dieser kulturgeschichtlichen Begründung treten strukturelle Argumente. Dass der Autounfall in der Regel nur ein bis zwei Figuren betrifft statt gleich ein ganzes Kollektiv, kommt dem Erzählprinzip der Moderne entgegen, das den Einzelnen, das Individuum privilegiert. In diesem Kontext haben Autos gegenüber Zügen etwa den Vorteil, dass man sie selbst steuert, anstatt gefahren zu werden. Auch verwundert es kaum, dass der Unfall programmatisch immer dann ins Spiel gebracht wird, wenn sich innerliterarische Krisen abzeichnen; er darf nicht nur in der Kunst, sondern überhaupt als exquisites Krisenphänomen angesehen werden.

Seit der Geburtsstunde der Eisenbahn und in neuerer Zeit seit Erfindung des Automobils zeigt der Unfall die Kehrseite alles Technischen an³¹, die dunklen Schatten des Maschinenbaus, der Motoren, des Fahrens. Hat sich erst die Illusion prinzipieller technischer Machbarkeit durchgesetzt, die den utilitaristischen Technikbegriff des 18. Jahrhunderts ablöst, so kann sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts ein positiver Fortschritts- und Technikglaube entwickeln, der sich bisweilen bis zur Techniqueuphorie steigert. Vor diesem Hintergrund aber wird der Unfall zwangsläufig zum Index einer tiefen Krise. Er hebt die schöne heile Welt der Technik sinn- und zwecklos aus den Angeln.

Der Unfall stellt die heimliche Tretmine dar, den unheimlichen Sprengsatz, der im Untergrund der Technikgeschichte lauert und den Siegeszug der industrialisierten Moderne hintertreibt. Um 1900 schließlich wirft der Unfall nicht nur die Technik im engeren Sinn aus der Bahn, sondern auch das weithin mit ihr Gedachte und Geschriebene. Deshalb verständigen sich nach Phasen der Krise verschiedene Geistes-techniken darauf, den Unfall, der als das Ineffable erscheint, zu verharm-

zum Unfall. Aus der germanistischen Forschung vgl. exemplarisch Johannes Mahr: Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert. München 1982.

³⁰ Hierzu ihrerseits sporadisch Felix Phillip Ingold: Ikarus Novus. Zum Selbstverständnis des Autors in der Moderne, in: Segeberg (Hg.): Technik in der Literatur, 296-350 u. Eckhard Schinkel: Der Freiballon in der Literatur. Aspekte der Darstellung und Deutung, in: ebd., 233-268.

³¹ Vgl. zur Bewertung des Eisenbahnunfalls Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, 118f.

losen oder wegzuerklären: Davon sprechen die Disziplinen des Rechts, der Assekuranz, der Medizin und am stärksten jene der Psychoanalyse. Genau umgekehrt verfährt die Literatur der Moderne, die eine aufs äußerste zugespitzte Form der sich selbst reflektierenden Kultur darstellt: Sie macht den Autounfall zu ihrem bevorzugten Thema und räumt ihm poetologische Relevanz ein. In Zeiten literarischer Selbstreflexion wird Literatur zum Autounfall, von dem sie erzählt.

Damit übernimmt die Literatur, im engen wie im weiten Sinn, eine Funktion, die Michel Foucault mit dem Etikett des Gegendiskurses versehen hat.³² Im Gegensatz zu den entstehenden Strategien der Zählung des Unfalls thematisiert die Literatur des 20. Jahrhunderts geradezu paradigmatisch dasjenige, was die genannten anderen Beschreibungsformen der Moderne zu eliminieren versuchen: Das gewaltsame Ereignis, das nicht sein soll, aber trotzdem passiert; den sinnlosen, anormalen und unverständlichen Fall, der zum Paradefall einer Literatur aufsteigt, die selbst damit kokettiert, sinnlos, anormal und unverständlich zu sein. In dieser Analogiebeziehung liegt der Reiz des Unfalls für die Literatur, da er sich zur Verdeutlichung ihrer Zwecke eignet. Daher ruft die Literatur der Moderne ein ganzes Jahrhundert lang den Autounfall nicht nur als Motiv, sondern als maßgebliche poetologische Figur auf. „Auto“ ist die Kurzform von Automobil und bezeichnet einen Motorwagen, und es leitet sich von *autos*, „selbst“, ab. Das allegorische Potenzial, das der Autounfall in dieser Hinsicht birgt, führt dazu, dass der Unfall zum Modell der Selbstbeschreibung literarischer Texte aufrückt. Und weil diese Literatur, die eine Komplementarität von Unfall und Text suggeriert, als krisenhafte beschrieben wurde, darf der Unfall als Emblem literarischer Krisen angesehen werden.

Zur Inkubationszeit des „Tempo-Virus“³³ treibt Marinettis *Futuristisches Manifest* (1909) seine Figuren in Karambolagen, aus denen der Futurismus hervorgeht. Im Futurismus und in Bierbaums *Prinz Kuckuck* (1906/07) lässt sich eine wirkmächtige Verschränkung von Rhetorik, Technik und Militarismus beobachten. Um 1910 entwirft Kafka eine Poetik des Autounfalls, die sich als Spätausläufer der Sprachkrise der Jahrhundertwende lesen lässt. Anschließend wird der Unfall immer dann zum Programm, wenn sich die nachfolgenden literarischen Krisen ab-

³² Michel Foucault: Die Ordnung der Dinge. Eine Archäologie der Humanwissenschaften. Frankfurt/M. 1999, 76.

³³ Peter Borscheid: Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung. Frankfurt/M. 2004.

zeichnen, das heißt um 1930 zunächst die Krise des Romans. Alfred Döblins *Berlin Alexanderplatz* (1929) und Robert Musils *Mann ohne Eigenschaften* (1930/31) belegen das. Rund zehn Jahre später führt Bertolt Brechts *Straßenszene* (1940) die Reformulierung des Dramas durch etliche Metamorphosen eines Unfalls hindurch, bevor er schließlich in Thomas Bernhards Roman *Auslöschung* (1986) und dem Werk Elfriede Jelineks in einer Ästhetik des Grotesken aufgeht und somit selbst in die Krise gerät.

Der Begriff der „Krise“ ist semantisch noch dehnbarer als der geräumige Begriff des „Unfalls“, in manchen Punkten aber konvergieren sie. Beide stellen negativ konnotierte Gegenbegriffe des Normalen dar und haben seit alters her eine medizinische Verwendung gefunden. Das griechische *krisis* meint die „entscheidende Wendung“, den Umschlagpunkt einer Krankheit, das mittelhochdeutsche *unfal* „Krankheit“, auch „Unglück“ und „Missgeschick“. Noch immer ist ihnen der ungewisse Ausgang gemein, sie können glimpflich oder entsetzlich verlaufen. Sie sind plötzlich und ungewollt eintretende Ereignisse, die mit Schäden einhergehen; der Bezugspunkt, den sie ursprünglich hatten, war der bewegte Körper in Zeit und Raum.

Im Lauf der Jahrhunderte treten Krise und Unfall auseinander, und der heutige Unfall beansprucht eine technische Dimension. Zahllos sind seine Komposita, notiert Grimms *Wörterbuch* und führt den Berufs-, Betriebs-, Eisenbahn-, Kriegs-, Flieger-, Jagd-, Schiffs-, See- und Wagenunfall an, Unfälle, die mehrheitlich im Verkehr angesiedelt sind und Bewegung sowie Gewalt involvieren. Im Vergleich dazu ist der Krisenbegriff tendenziell im Abstrakten zu verorten. Man kann von Staatskrisen sprechen, nicht aber von Staatsunfällen, das Krisengebiet ist gewichtiger als die Unfallstelle. Auch trennt sie mittlerweile ein zeitliches Element: Krisen werden als vorübergehende Phasen verstanden, Unfälle als unhintergehbare, punktuelle Ereignisse, so auch der Autounfall.

Um 1900 lösen Unfälle entscheidende Wendungen aus, und damit rücken Krise und Unfall wieder ein Stück weiter zusammen. Das suggerieren nicht nur Marinettis Manifeste, sondern auch das Recht, die Medizin und die Psychoanalyse. Die Literatur aber baut den Autounfall mit erstaunlicher Kontinuität als Index selbstbezüglicher Krisen auf und weitet ihn, als das Jahrhundert sich seinem Ende zuneigt, zu Katastrophen und Apokalypsen aus. Der Logik der Steigerung und der Überbietung gemäß, gelangt der Unfalldiskurs damit an sein vorläufiges Ende.

Das Forschungsinteresse dieser Arbeit ist ein literaturwissenschaftliches und in erster Linie germanistisches. Wenn sie sich aus methodi-

schen Gründen in andere, der Literatur ferne Textsorten wagt, um die historisch-epistemologische Lage einer Epoche im Zeichen des Unfalls zu skizzieren, dann geschieht dies, um die Spezifik des literarischen Diskurses herauszustellen. Nur am Rande berücksichtigt sie, ebenfalls aus methodischen Erwägungen, die bildende Kunst, die Fotografie und den Film, obwohl der Unfall auch hier noch zu erforschen bleibt. Von Andy Warhols *Disaster Series* (1963/64) bis zu den aktuellen Arbeiten von Johannes Wohnseifer durchziehen seriell aufgereihete Autowracks die Kunst des 20. und frühen 21. Jahrhunderts; einen fotografischen Schwerpunkt setzen die Bände *Karambolage* von Arnold Odermatt (2003) und Philip Blenkinsops *The Cars that Ate Bangkok* (1996).

Im Film entwickelt sich der Autounfall schon früh zum Topos, und seine filmische Visualisierung konkurriert zweifellos mit vielen literarischen Formen in Häufigkeit und Wirkung: Filme lassen ihr Publikum den Unfall in einer vorher nicht gekannten Unmittelbarkeit erfahren. Beispiele dafür sind Legion, sowohl in populären Formaten wie Charles Bands *Crash* (1976), wo etwa 50 Autos in Rekordzeit zu dekorativem Schrott gefahren werden, als auch im Autorenkino – man denke nur an die Filme David Lynchs, etwa *Mulholland Drive* (2001), an Jean Luc Godards *Week-end* (1968) und David Cronenbergs *Crash* (1996); die beiden letztgenannten, dies nebenbei, sind Romanadaptionen. An Beispielen wie diesen ließe sich auch die selbstreflexive Dimension der Unfalldarstellung im Film aufzeigen, da das Bewegungsbild hier die Nähe zum Road Movie und damit zum Autounfall vor Augen stellt.³⁴ Die Arbeitsgrundlage dieses Buchs jedoch ist die Ordnung der Schrift. Ein Medienwechsel würde eine andere konzeptuelle Ausrichtung, einen anderen Zugang und ein anderes Vokabular verlangen, als es hier vorgesehen ist.

Es soll zur Wahrnehmung gebracht werden, was stillschweigend schon in Blumenbergs *Schiffbruch mit Zuschauer* und lautstark im Werk Paul Virilios angelegt ist. „There is no *accidentology*“³⁵ – gegen diese Behauptung schreibt nicht nur Virilio an, das widerlegt auch dieses Buch. Virilio formuliert dies im Jahr 2003, nach rund 30 Jahren reger Beschwörung dromologischer Gespenster auf der Nachtseite des Fortschritts, wo ihm die Technik des Tragens im technischen Übertragen und beides als

³⁴ Vgl. Berndt Schulz: *Lexikon der Road Movies*. Von „Easy Rider“ bis „Rain Man“, von „Thelma & Louise“ bis „Zugvögel“, von „Bonnie and Clyde“ bis „Natural Born Killers“. Berlin 2001.

³⁵ Paul Virilio: *Unknown Quantity*. London 2003, 23.

Relais von Gewalt aufging, nach jahrzehntelangem Schreiben über Unfälle also, das er als „Unfall“ verstanden wissen will. Diese Doppelfigur dient als roter Faden für die Analyse. Es geht um Texte, die von Unfällen erzählen und sich in einer metapoetischen Wendung selbst über die Figur des Unfalls entwerfen.

Wo Virilio vom antiken Schiffbruch bis zum Computercrash das Versagen prinzipiell aller Technik umreißt, da sei in diesem Buch der Auto-unfall privilegiert, weil ihm die größte Bedeutung für die Literatur des 20. Jahrhunderts zufällt. Es versteht sich als ergänzender Beitrag zu dem, was diesbezüglich schon zu Papier gebracht ist.

I. Literatur und Unfall um 1800.

Vorindustrielle Kommunikationswege

1. Verkehr/t: London und Weimar

Laufen, nicht fahren: Das ist die Ausgangslage. Zwar sind Radfahrzeuge seit der Antike in Europa verbreitet, doch sie dienen zunächst vorwiegend dem Gütertransport, und der Personenverkehr entwickelt sich schleppend. Im späten Mittelalter entstehen schwere Passagierkutschen, die keine Schrittgeschwindigkeit erreichen. Schneller ist man zu Fuß, die Oberschicht zu Pferd, zumal Fahrzeuge nicht flächendeckend zur Verfügung stehen. In Paris fahren 1550 nicht mehr als drei, dem Hochadel vorbehaltene Kutschen. Trotz ihrer allmählichen Verbreitung wird die Bevölkerung Europas bis ins 18. Jahrhundert in der überwältigenden Mehrheit auf sie verzichtet.¹

Dort allerdings, wo sich Post- und Reisekutschen zahlreich in Bewegung setzen, wird der Unfall von Anfang an einkalkuliert. „Auch wenn es unglaublich klingt: Unsere Kutsche ist in viereinhalb Tagen in London – wenn kein Unfall geschieht“, wirbt ein Fuhrunternehmen aus Manchester 1754.² In England hat die Kutsche das Pferd im Überlandverkehr zu dieser Zeit abgelöst und wird zu einer nennenswerten Größe im städtischen Verkehr: „In der Mitte der Straße rollt Chaise hinter Chaise, Wagen hinter Wagen, und Karrn hinter Karrn“, schreibt Georg Christoph Lichtenberg am 10. Januar 1775 an seinen Göttinger Freund Baldinger, dem er die Straßen Londons beschreibt. „Das ist Cheapside und Fleet Street an einem Dezemberabend“, Getöse, Gedränge und Unfallgefahr. Es sei „Vorsicht“ nötig, fährt er fort,

¹ Meine Darstellung folgt Maxwell Lay: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad bis zur Autobahn, aus d. Engl. übers. v. Thomas Pampuch u. Timothy Slater. Frankfurt/M., New York 1994, 139-145.

² Zit. n. Lay, Geschichte der Straße, 143. Lay kommentiert: „Diese offensichtlich außergewöhnliche Leistung bedeutete 120 km am Tag und eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 10 und 15 km/h. Üblicher war im Postkutschenverkehr ein Durchschnitt von 7 km/h –, wenn es Gott gefällt, wie es in den Fahrplänen hieß“ (ebd.).

denn kaum stehen Sie still, Bums! läuft ein Packträger wider Sie an und ruft by Your leave wenn Sie schon auf der Erde liegen [...]; dann passiert ein Unglück 40 Schritte vor Ihnen; God bless me, rufen einige, poor creature ein anderer; da stockt's und alle Taschen müssen gewahrt werden, alles scheint Anteil an dem Unglück des Elenden zu nehmen, auf einmal lachen alle wieder, weil einer sich aus Versehen in die Gosse gelegt hat; look there, damn me, sagt ein Dritter und dann geht der Zug weiter.³

Im Gegensatz zur Dynamik eines dichten Verkehrs ist der Unfall nicht Lichtenbergs Darstellungsziel; das „Unglück“ auszumalen, überlässt er seinem Leser. Dem ungewöhnten Auge erscheine London als „ein Zauber“,⁴ setzt er hinzu, denn er skizziert, was einem Göttinger Auge fremd sein muss. In Deutschland, wo die Verkehrsentwicklung im westeuropäischen Vergleich rückständig ist, heißt Fortbewegung noch in den 1780er Jahren reiten oder wandern.⁵ Dies mag einer der Gründe für die bis dahin nur vereinzelt auftretenden Unfälle in der deutschen Literatur sein,⁶ obwohl die Wort- und Sachgeschichte des Unfalls wesentlich weiter zurückreichen.⁷ Im 18. Jahrhundert beherrschen Fußgänger, Pferde und

³ Georg Christoph Lichtenberg: Schriften und Briefe. Bd. 4.1: Briefe 1766-1784, hg. v. Franz H. Mautner. Frankfurt/M. 1983, 155.

⁴ Ebd.

⁵ Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, 14.

⁶ Vgl. etwa Jörg Wickrams *Rollwagenbüchlein* (1550), wo ein Schiffbruch als Unfall bezeichnet wird.

⁷ Die Wortgeschichte des Unfalls lässt sich bis ins Mittelhochdeutsche zurückverfolgen, wie etwa im Grimm'schen *Wörterbuch* und Matthias Lexers *Mittelhochdeutschem Handwörterbuch* (1867) belegt. Zur frühneuhochdeutschen Wortverwendung vgl. Josua Maalers Definition: „Unfal (der) Ein boeß end eines netlichen dings. Exitum, Mala fors, Infortunium, Fortuna tristis, Clades, Calamitas, Fortuna infesta. [...] Verlust und Schaden im Krieg erlitten“ (Josua Maaler: Die Teütsch spraach. Dictionarium Germanicolatinum novum. Mit einer Einf. v. Gilbert de Smet. Hildesheim, New York 1971. Nachdr. d. Ausg. Zürich 1561). Diese Worterklärungen kehren 1616 z.T. identisch bei Georg Henisch wieder, mit dem Zusatz, Unfall lasse nicht von den Gottlosen. Zu dieser Zeit ‚passiert‘ der Unfall nicht, sondern wird auferlegt, wie die vielen passivischen Formulierungen anzeigen: „Mit unfal geplaget und gepeiniget werden. Mit unfal und widerwertigkeit beladen sein“, „Vilen Unfaellen unterworfen sein“, „Durch unfal und jammer gebeulet werden“ etc. (Georg Henisch: Teütsche Sprach vnd Weißheit. Thesaurus linguae et sapientiae Germanicae. Hildesheim, New York 1973. Nachdr. d. Ausg. Augsburg 1616).

nur gelegentlich vorbeischiebende Wagen das deutsche Straßenbild – sofern man überhaupt von Straßen im Sinne von befestigten Wegen sprechen kann. Eine verkehrsgerechte Infrastruktur ist gerade erst im Entstehen begriffen, und deren Aufbau erweist sich als zäh: „Ja es ist nicht zu leugnen, daß sich ein mit diesen Dingen beschäftigtes Gemüt, wenn es so viele Mängel, ohne denselben abzuhelpfen, liegen lassen muß, an eine Art von Gleichgültigkeit gewöhnt“⁸, diesen Seufzer der Resignation erlaubt sich Johann Wolfgang Goethe in seinem Bericht über die Tätigkeit der Wegebaudirektion in den Jahren 1784/85 gegenüber Carl August Herzog von Weimar. Datiert auf den 9. Juni 1786, ist dies der letzte Bericht, den Goethe als Verkehrsminister von Weimar verfasst und seinem Dienstherrn vorlegt. Kurz darauf wird er sich beurlauben lassen und Anfang September nach Italien aufbrechen.

Aus der Zeit zwischen Goethes Ankunft in Weimar und seiner Italienexpedition ist nur wenig von ihm selbst überliefert.⁹ Man weiß aber, dass Goethe von 1779 bis 1786 zwei ständigen Kommissionen am Hof von Weimar vorsitzt: der Kriegskommission und der Wegebaudirektion. Er führt die Praxis ein, jährlich über die Entwicklung des Wegebaus zu berichten, und sein letzter Bericht ist ein vernichtendes Resümee von rund sieben Jahren Arbeit, in denen „zum Besten des Wege-Baues, einer Anstalt, welche auf das Beste des Landes einen so wesentlichen Einfluß hat“¹⁰, nicht viel geschehen ist.

Trotz der Bemühungen der Kommission, dies zu ändern, wird Weimar nicht einmal von der Postkutsche angefahren und bildet ein gutes Beispiel für die mehrheitlich katastrophalen Straßen in Deutschland, die sich Goethe bereits bei seiner Ankunft bieten. Sein Weg führt über „den

⁸ Johann Wolfgang Goethe: O.T. «Bericht über die Tätigkeit der Wegebaudirektion in den Jahren 1784/85», in: ders.: Sämtliche Werke nach Epochen seines Schaffens. Münchener Ausgabe, hg. v. Karl Richter. Bd. 2.2: Erstes Weimarer Jahrzehnt 1775-1786, hg. v. Hannelore Schläffer u.a. München 1987, 708-712, hier 711.

⁹ Weder Goethes autobiographische Schriften noch sein unregelmäßig geführtes Tagebuch geben hinlänglich Auskunft darüber; zudem hat Goethe fast alle Briefe, die er in diesem Zeitraum erhielt, 1797 verbrannt. Vgl. Nicholas Boyle: Goethe. Der Dichter in seiner Zeit. Bd. 1, aus d. Engl. übers. v. Holger Fliessbach. Frankfurt/M., Leipzig 2004, 292.

¹⁰ Goethe: «Bericht über die Tätigkeit der Wegebaudirektion in den Jahren 1784/85», 712.

widerwärtigen thüringischen Streckenabschnitt der Straße von Frankfurt nach Leipzig“, der ihm aus seiner Studienzeit bekannt ist.¹¹

Nun bog er zum ersten Mal in Erfurt nach Weimar ab. Die rund zwanzig Kilometer lange Fahrt, bei der die Kutscher die tief ausgefahrenen Wagenspuren durch waghalsige Umwege über die Acker mieden, führte zu Weimars westlichem, dem Erfurter Tor, durch das Goethe nun, am 7. November 1775, um fünf Uhr morgens in die kleine Stadt einzog.¹²

Die Instandsetzung dieser Straße von Erfurt nach Weimar und einer weiteren von Weimar nach Jena sind praktisch die einzigen Ergebnisse, die Goethe nach jahrelangem Engagement vorweisen kann. Zu groß sind die politischen, finanziellen und geographischen Hindernisse, um seinen anfangs gefassten Plan umzusetzen, den dank Wegegeldern und Straßenzöllen profitablen Verkehr der Straße Leipzig-Frankfurt durch den Ausbau von weiteren Straßen nach Weimar umzulenken.¹³ Ähnlich sieht es im Kleinen aus. Neben der chronischen Unterfinanzierung nennt Goethes Schlussbericht „Straßen-Flecke“ über „Straßen-Flecke“¹⁴ und meint über das ganze Herzogtum verbreitete Straßenschäden, denen trotz aller Anstrengungen nicht beizukommen ist. „Es sind über verschiedene äußerst böse Flecke wiederholte Klagen geführt worden“, notiert er, so über die „höchst böse[n] Flecke“ nördlich und südlich von Jena: „üble Orte, an welchen nur Aufsicht und Steine verschwendet werden.“ Nicht

¹¹ Boyle: Goethe, 271.

¹² Ebd.

¹³ Die Arbeit der Wegebaudirektion wurde durch die Landschaftskasse und durch Einnahmen aus Wegegeldern finanziert. Da die großen Straßen des deutschen Reichs jedoch an Thüringen vorbeiführten, bezog das ohnehin verarmte und verschuldete Weimar aus Straßenzöllen nur wenig Geld. Politisch boten sich Schwierigkeiten, wenn die dem Schutz des Herzogs anempfohlenen Straßen durch andere Staaten führten. Die Wetterlage schließlich stand der Erhaltung von Straßen entgegen: „Im hügeligen Thüringen führten die Straßen durch feuchte Täler und wurden im Frühjahr und Herbst durch herabstürzende Wassermassen aufgerissen.“ Hannelore Schlaffer: Kommentar, in: Johann Wolfgang Goethe: Sämtliche Werke nach Epochen seines Schaffens. Münchener Ausgabe, hg. v. Karl Richter. Bd. 2.2: Erstes Weimarer Jahrzehnt 1775-1786, hg. v. Hannelore Schlaffer u.a. München 1987, 951f., hier 951. Vgl. auch Boyle: Goethe, 295.

¹⁴ Goethe: Bericht über die Tätigkeit der Wegebaudirektion in den Jahren 1784/85, 709f.

minder beklagenswert sind die Zukunftsprojekte der Kommission, etwa der Ausbau einer Straße nach Auerstedt, der so wenig erfolgversprechend scheint, dass „einige Menschen-Alter nicht hinreichen werden, um etwas Fruchtbare und Ganzes hervorzubringen.“ Statt zum Guten werde „sehr vieles zum Schaden verbaut“, und die Arbeit, die in „Zuhackung der Gleisen, Ableitung des Wassers, Ausräumung der Hohlen, Ausfüllung eines Sumpf-Flecks pp. besteht“, ist umso mühseliger, je mehr es am Nötigsten fehlt:

Desgleichen sind Fälle vorgekommen, wo man Steine, um eine Strecke Chaussee-mäßig zu bearbeiten, angefahren, die Chaussee selbst aber nicht zu Stande bringen können, da denn inzwischen ein guter Teil der angefahrenen Steine in die Löcher geworfen werden müssen, um nur den Weg einigermaßen herzustellen, wodurch man aber weit von der Haupt-Absicht entfernt geblieben.¹⁵

Doch weil im Juni 1786 feststeht, dass Goethe bald nach Italien geht, legt er diese Sisyphusarbeit ad acta und widmet sich dringenderen Geschäften: der Revision des *Werthers* und der *Iphigenie*, die in seiner Abwesenheit bei Göschen in Druck gehen sollen.¹⁶ Danach ist der Weg frei für einen neuen literarischen Text, der sich den Straßen Roms zuwendet. Deren Zustand erscheint besser als jener der heimischen Straßen, doch vor Unfällen sind sie nicht gefeit. Es bleibt dem fiktionalen Text überlassen, auszusprechen, was in der amtlichen Rede über das Böse und Üble nur anklingt: dass aus „gefährliche[n] Passage[n]“¹⁷ Unfälle resultieren können. Die Elemente, die sich in Goethes Prosastück *Das Römische Carneval* mit dem Unfall verbinden – tödliche Gewalt, Schwindel, Taumel und Raserei – radikalisieren die Gefahren des Verkehrs in einer Weise, die in amtlichen Schriften zum Besten des Landes offensichtlich unsagbar ist.

¹⁵ Alle Zitate ebd., 710f.

¹⁶ Vgl. Boyle: Goethe, 466f.

¹⁷ Goethe: Bericht über die Tätigkeit der Wegebaudirektion in den Jahren 1784/85, 709.

2. Unfallphobie: Goethe in Italien

*Das Römische Carneval*¹⁸ erscheint 1789 zunächst autonom und bildet die umfangreichste der vielen Einlagen, die Goethe nachträglich dem *Zweiten Römischen Aufenthalt* seiner *Italiänischen Reise*¹⁹ für deren Ausgabe letzter Hand (1829) eingegliedert hat. Ein deutlicher Widerstand durchzieht diesen Text, der symptomatisch mit einer Abwehrgeste beginnt und das Versagen der Schrift vor dem Chaos thematisiert:

Indem wir eine Beschreibung des Römischen Carnevals unternehmen, müssen wir den Einwurf befürchten: daß eine solche Feierlichkeit eigentlich nicht beschrieben werden könne. [...] Noch bedenklicher wird diese Einwendung, wenn wir selbst gestehen müssen: daß das Römische Carneval einem fremden Zuschauer, der es zum erstenmal sehen will und kann, weder einen ganzen noch einen erfreulichen Eindruck gebe, weder das Auge sonderlich ergötze, noch das Gemüth befriedige. (I, 32, 223)²⁰

Bevor der Karneval überhaupt zur Darstellung gelangt, wird er als unerfreuliches, unbefriedigendes Ereignis abqualifiziert und mit dem Topos der Unsagbarkeit belegt. Trotzdem gilt es, die „Freuden“ des Karnevals „vor die Einbildungskraft unserer Leser zu bringen“, heißt es nur wenig später (ebd., 225). Dieses zwiespältige Interesse ist für die *Italiänische Reise* charakteristisch, denn Goethe steht zwei sich widersprechenden Italienbildern gegenüber: einem antiken, das ihn anzieht, und einem zeitgenössischen, das ihn abstößt. Sein Reisebereich verfährt deformativ, indem er das zeitgenössische Italien gut klassizistisch verbrämt und das Rom der klassischen Antike als Anti-Fiktion der negativ empfundenen römischen Gegenwart evoziert.²¹ Auch der zeitgenössische römische Karneval, „eine entsetzliche Seccatur“ (I, 32, 272), findet vor Goethes

¹⁸ Johann Wolfgang Goethe: *Das Römische Carneval*, in: ders.: *Goethes Werke*, hg. im Auftr. d. Großherzogin Sophie von Sachsen, Abt. I, Bd. 32. Weimar 1906, 223-271.

¹⁹ Ebd., Abt. I, Bd. 30-32.

²⁰ Goethe wird künftig unter Angabe der Abteilung, des Bandes und der Seite nach der Weimarer Ausgabe (WA) zitiert: *Goethes Werke*, hg. im Auftr. d. Großherzogin Sophie von Sachsen. Weimar 1887-1919.

²¹ Vgl. Detlef Kremer: „Das Land der Kunst“ – Italien als Spiegel einer klassizistischen und manieristischen Ästhetik (Goethe – Arnim – Hoffmann), in: *Das Land der Sehnsucht*. E.T.A. Hoffmann und Italien, hg. v. Sandro Moraldo. Heidelberg 2002, 91-104.

Augen keine Gnade, denn als groteskes Fest der Umstülpung und Parodie der Hochkultur lässt dieser ein Moment zutage treten, das sich Goethes klassizistischem Projekt widersetzt: das Wissen um den Bruch mit den herrschenden Ordnungen. Um dies zu würdigen, ist „karneavaleskes Bewußtsein“²² gefordert, doch davon zeigt die *Italiänische Reise* nicht die geringste Spur.²³ Für Goethe, dem schon die höfischen Karnevalszüge in Weimar verhasst waren, die er arrangierte und ausgesprochen spröden Maximen wie *Weibliche Tugenden* unterstellte²⁴, muss das Chaotische des römischen Karnevals als „Angriff“ auf seine „Erkenntnismuster und Weltwahrnehmungsstrategien“²⁵ erscheinen. Daher pariert er ihn schon beim *Ersten Römischen Aufenthalt* im Februar 1787 mit einer schroffen Informationsverweigerung. „Das Carneval in Rom muß man gesehen haben, um den Wunsch völlig loszuwerden, es je wieder zu sehen. Zu schreiben ist davon gar nichts, bei einer mündlichen Darstellung möchte es allenfalls unterhaltend sein.“ (I, 30, 276)

Die auf das Jahr 1788 datierte Einlage *Das Römische Carneval* lenkt die Aufmerksamkeit bereits auf der ersten Seite auf die römische Verkehrsführung. „Die lange und schmale Straße, in welcher sich unzählige Menschen hin und wider wälzen, ist nicht zu übersehen; kaum unterscheidet man etwas in dem Bezirk des Getümmels, den das Auge fassen kann.“ (I, 32, 223) Die Linearität der Straße, einstmals durch Sperrdruck betont²⁶, dient als strukturgebendes Zentrum des Textes, aus dem die Narration entfaltet wird. Goethes Beschreibung des „Corso“ (ebd., 225),

²² Michail Bachtin: Rabelais und seine Welt. Volkskultur als Gegenkultur, hg. v. Renate Lachmann, übers. v. Gabriele Leupold. Frankfurt/M. 1998, 317.

²³ Michail Bachtins Lektüre, die karneavaleskes Bewusstsein in Goethes Reisebericht sowie in *Dichtung und Wahrheit* auszumachen meint, ist an diesem Punkt zu widersprechen: „Wir kennen Goethes Vorliebe für die allereinfachsten, elementarsten Phänomene der volkstümlich-festlichen Formen, für alle Arten von Verkleidung und Mystifikation, die er von Kindheit an durchspielte und wovon er in *Dichtung und Wahrheit* erzählt. [...] er spürte den tieferen philosophischen Sinn der Travestien, der Veränderungen in der Kleidung und im sozialen Status.“ Ebd., 286f.

²⁴ Eckart Oehlenschläger: Goethes Schrift *Das Römische Carneval*. Ein Versuch über die Formalisierbarkeit des Tumults, in: Goethe und Italien, hg. v. Willi Hirdt u. Birgit Tappert. Bonn 2001, 221-239, hier 226.

²⁵ Rolf Jucker: „Das Römische Carneval“. Mit Gesetz und Ordnung gegen Ge- dränge, in: Goethe-Jahrbuch 111 (1994), 35-44, hier 44.

²⁶ Vgl. die Varianten in WA I, 32, 417.

von 1466 bis 1882 Schauplatz des Karnevals in Rom²⁷, nimmt die Form verschiedener Expertendiskurse an, damit sich das Getümmel wenigstens einen Moment lang in positivistischem Wissen auflösen kann. Nach einer etymologischen Herleitung – der Corso sei benannt nach dem allabendlichen Pferderennen – folgt eine Bestimmung, die sich peinlichst um mathematische und stadttarchitektonische Genauigkeit bemüht:

Die Straße geht von der Piazza del Popolo schnurgerade bis an den venetianischen Palast. Sie ist ungefähr viertehalbtausend Schritte lang und von hohen, meistens prächtigen Gebäuden eingefasst. Ihre Breite ist gegen ihre Länge und gegen die Höhe der Gebäude nicht verhältnißmäßig. An beiden Seiten nehmen Pflastererhöhungen für die Fußgänger ungefähr sechs bis acht Fuß weg. In der Mitte bleibt für die Wagen an den meisten Orten nur der Raum von zwölf bis vierzehn Schritten, und man sieht also leicht, daß höchstens drei Fuhrwerke sich in dieser Breite neben einander bewegen können. Der Obelisk auf der Piazza del Popolo ist im Carneval die unterste Gränze dieser Straße; der venetianische Palast die obere. (Ebd., 225f.)

Die Geometrie ist gestört, der Corso zu schmal, und das ist schlecht, nicht nur unterm Diktat eines ästhetischen Ideals klassizistischer Regelmäßigkeit, sondern vor allem aus verkehrstechnischen Gründen. Denn das strenge Regime der Zahl, das den öffentlichen Raum der Straße strukturiert, wird durch das „entsetzliche Gedränge“ (ebd., 252) konterkariert, das heißt durch unzählbare Menschen- und Kutschenmassen. Der Corso ist für den städtischen Verkehr zu klein, besonders in Zeiten wie diesen. Dem Anschwellen des Karnevals, der laut Text schon zu Neujahr beginnt und seinen Höhepunkt in der Woche vor Aschermittwoch erreicht, korrespondiert eine steigende Verkehrsdichte.

Schon an vergleichsweise normalen Tagen „spazieren“ die „reichen Römer“ stundenlang in „sehr zahlreichen“ Wagenreihen über den Corso, was wiederum viele Fußgänger anlocke. Während die Hauptstraße tagsüber dreispurig befahren wird, verschärft sich die Situation des Nachts, wenn „jeder wendet, wo es ihm beliebt“ und die Equipagen dadurch in Bedrängnis geraten (ebd., 226f.). Mit dem Nahen des Karnevals erhöht sich die Schlagzahl der Spazierfahrten, der Corso wird gehegt und gepflegt, und auch der Text lässt ihm einige narrative Sorgfalt angedeihen, nun bestrebt, seine Unverhältnismäßigkeit im Stadtbild dadurch zu

²⁷ Vgl. Oehlenschläger: Goethes Schrift *Das Römische Carneval*, 228.

lindern, dass er sein Ebenmaß auf der Mikroebene der Pflasterung herausstellt:

Der Corso, eine von den wenigen Straßen in Rom, welche das ganze Jahr rein gehalten werden, wird nun sorgfältiger gekehrt und gereinigt. Man ist beschäftigt, das schöne, aus kleinen, viereckig zugehauenen, ziemlich gleichen Basaltstücken zusammengesetzte Pflaster, wo es nur einigermaßen abzuweichen scheint, auszuheben und die Basaltteile wieder neu in Stand zu setzen. (Ebd., 228)

Der Erzähler ist bemüht, seinen Lesern etwas vor Augen zu stellen, das in Deutschland nicht alltäglich ist – noch 1824 wird Achim von Arnim die „unfahrbare Pflasterung“ seiner Heimat anprangern (Arnim 6, 775).²⁸ Darüber hinaus setzt sich Goethes Text hier selbst ein allegorisches Denkmal. Signalwert hat das Adjektiv „schön“: Das Bestreben, die ebenmäßige Form einer „schönen“ Oberfläche herzustellen, die sich aus vielen, sorgfältig bearbeiteten Einzelteilen zusammensetzt, lässt sich nicht nur auf Entstehungsgeschichte und Textgestalt der *Italiänischen Reise* beziehen, sondern auch auf die Morphologie des *Carnevals*. Dieser nur knapp 50 Seiten lange Text ist durch 28 Überschriften in ebenso viele Abschnitte segmentiert und hat daher eine heterogene Oberflächenstruktur, die durch die „ziemlich gleiche“ Länge der Einzelkapitel homogenisiert erscheint.²⁹

Es wird Goethe auch nicht entgangen sein, dass das Lateinische, des alten Roms zumal, die Wendungen *cursus verborum*, „Lauf der Worte“, und *vox erat in cursu*, „die Stimme/ die Rede lief“, kennt. Daraus abgeleitet, kann das italienische Wort *corso* dasselbe bezeichnen wie der französische Begriff *discours*. Wo die Rede Beine kriegt, ist auch das Rad nicht weit. Dem Deutschen ist es seit althochdeutschen Zeiten geläufig, dass man mit Worten jemanden anfahren kann.³⁰ Aus dieser etymologischen

²⁸ Achim von Arnim wird zitiert nach der Ausgabe: Werke in 6 Bdn., hg. v. Roswitha Burwick u.a. Frankfurt/M. 1989-1992. Der Artikel heißt *Wagenspur* (Arnim 6, 774-776).

²⁹ In der Forschung wurde bereits mehrfach auf die strenge Komposition hingewiesen, die dem Text eine starre Form aufzwingt, und dies als „Ordnungslust“ oder gar „Ordnungssucht“ Goethes ausgelegt. Vgl. zusammenfassend Jucker: „Das Römische Carneval“, 41-44.

³⁰ Das althochdeutsche *infuorida* meint „Anfahren (mit Worten)“. Jochen Splett: Althochdeutsches Wörterbuch. Analyse der Wortfamilienstrukturen des Alt-

Perspektive erhält die vielbeschworene Kollisionsgefahr, die von den Wagen des Corso ausgeht, eine neue Dimension.

Mit den Handlungsereignissen des *Carnevals* prallen die Pole „Chaos“ und „Ordnung“ aufeinander, eine Dichotomie, die selbst Satzstruktur und Wortwahl prägt.³¹ Das gilt auch und gerade für den Verkehr. Wie der Erzähler mehrfach betont, ist es ein „altes Herkommen, eine allgemeine Convention, daß man in gebührender Ordnung auf- und abfähre“, doch werden diese jedes Mal hinfällig, sobald die Wagen „umkehren“ (I, 32, 260). Goethe thematisiert hier ein schwerwiegendes Problem des vormodernen Straßenverkehrs: Bereits im 16. Jahrhundert werden Kehrtwendungen auf den städtischen Straßen Frankreichs verboten, um die Zahl der Fußgänger, die durch wendende Pferdewagen verletzt werden, zu senken.³²

Im *Carneval* steigert sich die Dialektik von Ordnung und Chaos, als der Zufall Regie übernimmt und das deutlich dramatisch markierte, „tolle Schauspiel“ regiert. Denn allem Ordnungs- und Formwillen zum Trotz entlarvt sich die Straße nicht als Ort der „Vernunft und Billigkeit“ (ebd., 260f.), der Konventionen und Gesetze, sondern als Ort der Kontingenz. Nicht nur, dass es zu „zufälligen Unordnungen und Stockungen der Wagen“ kommt, „ja es kann geschehen, daß zwei Stunden vor Nacht schon kein Wagen mehr von der Stelle kann“ (ebd., 244 u. 254): Hier liegt als literarisches Novum einer der ersten Staus der deutschen Literaturgeschichte vor. Verkehrsstockungen dieser Art kommen wiederholt zur Sprache, steigern sich zu „Unordnung und Verdruß“ (ebd., 254) und gipfeln schließlich in der gänzlich „aufgehobne[n] Ordnung“ (ebd., 260).

Es ist bezeichnend für den Text, dass er durchweg Stellung gegen das Chaos bezieht und für Ordnung sorgen will, auch wenn dies nicht immer gelingt. Ist die Unordnung aber allzu groß, verweigert der Text die Darstellung. So wird das Wettrennen von 20 reiterlosen Pferden, das im Karneval abends auf dem Corso stattfindet und mitten durch die Kutschen- und Zuschauermenge führt, zwar erwähnt. Es wird auch darauf hingewiesen, dass dieses Rennen am letzten Tag des Carnevals als Non-plusultra des Festes gilt, dass es „mit mehrerer Sehnsucht als jemals“ erwartet wird, doch wo es darum geht, das Ereignis zu schildern, kann sich

hochdeutschen, zugleich Grundlegung einer zukünftigen Strukturgeschichte des deutschen Wortschatzes. Bd. I.1. Berlin, New York 1993.

³¹ Jucker: „Das Römische Karneval“, 35.

³² Lay: Geschichte der Straße, 149f.

der Erzähler kaum sechs Wörter abringen: „Endlich rauscht auch dieser Augenblick vorbei“ (ebd., 265). Es soll noch schlimmer kommen. Als sich das stets anonyme „Getümmel“ daraufhin am Anfang und am Ende der Straße auflöst, „desto unbändiger häuft sich's nach der Mitte“, und es bahnt sich langsam ein Geschehen an, „das alle Begriffe übersteigt“ und „den gesunden Sinn schwindeln“ lässt: Denn „es scheint unmöglich, daß nicht manches Unglück geschehen, daß die Kutschpferde nicht wild, nicht manche gequetscht, gedrückt oder sonst beschädigt werden sollten.“ (Ebd., 268f.) Als der Unfall zur unabwendbaren Möglichkeit und damit zum Ereignis avanciert, das nicht auszubleiben scheint, da schwindelt der Sinn und die Begriffe kollabieren. Der Schwindel muss so groß sein wie der „Tumel des Wahnsinns“ oder „die Raserei“, jene vernichtenden Zeichen für den Karneval (ebd., 270 u. 274), die man eher in der Romantik als in der Klassik vermuten würde.

Der gesunde Sinn aber hat es Goethe derart angetan, dass er ihn auch in *Winckelmann* (1821) bemüht, wo er namentlich über Unfälle doziert.³³ Nach einem Lob auf die „gesunde Natur des Menschen als ein Ganzes“, die mit der „Welt“ als schönem, würdigem und wertem „Ganzen“ harmoniert, kommt er auf den antiken Menschen zu sprechen: „Aber nicht allein das Glück zu genießen, sondern auch das Unglück zu ertragen, waren jene Naturen höchst geschickt“. Und „so vermag der jenen eigene gesunde Sinn sich gegen innern und äußern Unfall geschwind und leicht wieder herzustellen.“ (I, 46, 22-24)

Aus beiden Texten geht der Unfall als sinnbehaftetes Ereignis hervor, jedoch als eins, das den „gesunden“, ja den „gesunden Sinn“ aushebelt und ex negativo einen kranken Sinn installiert, so wie Goethe auch vom „krankhaften Unfall“ spricht (ebd., 23). Vor diesem Hintergrund ist jene Passage des *Carnevals* zu sehen, in der der Wagenunfall ein einziges Mal Textereignis wird:

Nach der Folge unserer Beschreibung sieht man leicht ein, daß dieses Spiel den Thieren und Menschen gefährlich werden könne. Wir wollen nur einige Fälle anführen: Bei dem engen Raume zwischen den Wagen darf nur ein Hinterrad ein wenig herauswärts stehen, und zufälligerweise hinter diesem Wagen ein etwas breiterer Raum sein. Ein Pferd, das mit den andern gedrängt herbeieilt, sucht den erweiterten Raum zu nutzen, springt vor und trifft gerade auf das herausstehende Rad. Wir haben selbst einen Fall ge-

³³ Johann Wolfgang Goethe: *Winckelmann*, in: ders.: WA I, 46, 1-101.

sehen, wo ein Pferd von einem solchen Choc niederstürzte, drei der folgenden über das erste herausfielen [und] sich überschlugen [...]. Oft bleibt ein solches Pferd auf der Stelle todt, und mehrmals haben Zuschauer, unter solchen Umständen, ihr Leben eingebüßt. (I, 32, 258f.)

Die Gewaltentladung im Unfall erhält durch den „Choc“ eine militärische Dimension. Aus dem mittelniederländischen *schokken*, „zusammenstoßen“, abgeleitet, meinte das Wort seit Erfindung des Steigbügels, der Reiter und Pferd zur Kampfeinheit verschmolz, eine bis dato unbekannte Stoßkraft von Lanze und Speer. Die Summierung tödlicher Energien ist für den militärischen Schock konstitutiv und vervielfacht sich, wenn die Einheit Reiter/Pferd in neuzeitlichen Massenheeren aufgeht und zu einem gewaltigen Heereskörper mutiert: „[T]ausend moderne Kavalleristen sind zu *einem Stoße* gleichsam vereinigt, wenn sie eine Attacke reiten.“³⁴ In Walter Benjamins Kopplung von Großstadtmasse und „Choc“ hallt diese Wortbedeutung noch im 20. Jahrhundert nach – er lässt unterm Stichwort Masse mit Masse zusammenstoßen – und sie lauert auch dort, wo er vom Massenverkehr spricht: „Durch ihn sich zu bewegen, bedingt für den einzelnen eine Folge von Chocks und Kollisionen. An den gefährlichen Kreuzungspunkten durchzucken ihn, gleich Stößen einer Batterie, Innervationen in rascher Folge.“³⁵

Goethes Inszenierung der bedrohlichen „Masse“ (I, 32, 245) mit ihrem „unaufhörlichen Geschrei“ (ebd., 268f.) und dem Schrecken, den sie verbreitet, rechtfertigt die Konnotation eines, wenn auch unkoordinierten, Heerhaufens allemal.³⁶ Demgemäß enden Schock und Karambolage mit einem vielfachen Sterben. Der Tod aber bezeichnet präzise den Punkt, der in der *Italiänischen Reise* auszuschließen ist.³⁷ Zwar ist die Domestizierung des Todes hier nicht so ausgefeilt wie beim Anblick von

³⁴ Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, 136. Meine Ausführungen folgen dem Kapitel „Exkurs: Geschichte des Schocks“, ebd., 134-141.

³⁵ Walter Benjamin: Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus, hg. v. Rolf Tiedemann. Frankfurt/M. 1997, 126.

³⁶ Vgl. auch die Passage, wo der Karneval in militärischen Begriffen dargestellt wird: Von „Angriff“ und „Vertheidigungsstande“ ist die Rede, ferner von „Zweikampf“, „Scharmützel“, „Schlacht“, „Munition“, „Waffen“ und einem „kruzenden Feuer von allen Seiten“ (I, 32, 247-250).

³⁷ „Man weiß, welche Schwierigkeiten Goethe mit dem ‚Nachgetümmel‘ des Todes hatte, das entweder völlig ausgegrenzt oder aber ästhetisiert werden musste.“ Kremer: „Das Land der Kunst“, 94.

Schillers Totenschädel³⁸ oder dem vermeintlichen Schädel Raffaels, der Goethe, seiner Glätte wegen, kurz vor dessen Abreise aus Rom so faszinierte, dass er einen Gipsabdruck davon begehrte. Der Unfall macht eher wie Pompeji, die „mumisierte Stadt“, einen „unangenehmen Eindruck“ (I, 31, 38). Ein Nachspiel des Unfalls aber – Lamento, Tumult, Abtransport der Toten – entfällt, wird schlicht übergangen, was der Lösung eines Textes, der „das Ganze in seinem Zusammenhange“ darstellen will (I, 32, 269), um es „so viel als möglich zu vergegenwärtigen“ (ebd., 252), nicht eben entspricht. Darüber hinaus wird die Gewalt dieses Unfalls mit der Erwähnung anderer, nur sehr vage beschriebener Unfälle geglättet, die sich unmittelbar anschließt und eine Strategie der Depotenzierung verfolgt:

Eben so kann großes Unheil entstehen, wenn die Pferde umkehren. [...] Noch schlimmer ist es, wenn die Pferde auf dem venetianischen Platze nicht glücklich aufgefangen werden; sie kehren alsdann unaufhaltsam zurück, und weil die Laufbahn vom Volke schon wieder ausgefüllt ist, richten sie manches Unheil an, das man entweder nicht erfährt oder nicht achtet. (Ebd., 259)

Hier gilt für den Unfall, was Goethe eingangs für den Karneval festgehalten hat: dass ein solches Geschehen eigentlich nicht beschrieben werden kann. Eine eigentümliche Umkehr: Indem er Zeugenschaft, das heißt Referenzialität erst anbietet („Wir haben selbst einen Fall gesehen, wo ein Pferd von einem solchen Choc niederstürzte“) und sie dann zurückzieht („Unheil“, „das man entweder nicht erfährt oder nicht achtet“), setzt Goethe das, was er als Ursache großen Unheils sieht, performativ um. Er vollzieht eine narrative Kehrtwende, die, wenn nicht zum Unfall, so doch zur Perversion eines Erzählgestus führt, der Ordnung, Ganzheit und Abgeschlossenheit sucht.

Über Unfälle spricht man nicht gern, zumal als Protagonist der deutschen Klassik. Das lässt sich auch der fünften Szene des dritten Akts von Friedrich Schillers *Kabale und Liebe* (1784) entnehmen: „Wenn ihm ein Unfall – Wie wird mir?“³⁹ Durch das abrupte Ende der Figurenrede, hier von Louise, die ihren Vater erwartet, passiert der Unfall als Aposiopese, als plötzliches Verstummen im Satz. Diese pathetische Redefigur beruht auf dem Widerspruch zwischen Redesituation und Affektlage der

³⁸ Vgl. Albrecht Schöne: Schillers Schädel. München 2000.

³⁹ Friedrich Schiller: *Kabale und Liebe*, in: ders.: Schillers Werke. Nationalausgabe. Bd. 5, neue Ausg., hg. v. Herbert Kraft u.a. Weimar 2000, 105.

Rednerin und gilt im szenischen Sprechen als rhetorische Notlösung.⁴⁰ Louise spricht, besinnt sich, hält inne und verschweigt all jene Gedankengänge, die das Wort „Unfall“ auslöst und impliziert. Dadurch wahrt sie das *Aptum*, die Angemessenheit der Rede, auf die sich das klassische Drama im Horizont antiker Rhetoriklehren verpflichtet sieht. Mit Rücksicht auf das Publikum und dessen moralische Gesittung bricht Louise ihre Äußerung ab und legt ein demonstrativ zurückhaltendes Verhalten an den Tag. Dieser *Maxime* unterstehen auch die affektbetonten pathetischen Fragen, die dem „Unfall“ unmittelbar folgen und mehr aussparen, als sie preisgeben: „Wie wird mir? – Warum geht mein Odem so ängstlich?“ Die Antwort überlässt Schiller den Zuschauern, deren Phantasie offensichtlich angeregt werden soll, denn rednerisches Pathos, sei es als Frage oder Satzabbruch inszeniert, hat vor allem eine Aufgabe zu erfüllen: das Publikum zu bewegen. Schiller wahrt hier zudem das Sterbeverbot auf der Bühne, das die französische Klassik verhängt hat.⁴¹ Erst in der nächsten Szene kann sich der vermeintliche Unfall als „Kriminalprozeß“ entpuppen, und das heißt immerhin als „Gericht um Leben und Tod“.⁴²

In den abschließenden Sätzen des *Carnevals* formuliert Goethe die Dramaturgie dessen, was im Brennpunkt eines klassischen Erzählens an Tödlichem zulässig ist. Der Corso, Schauplatz des Unfalls mit Todesfolge, muss in den Rang einer Allegorie erhoben werden, dann kann man auch vom Sterben sprechen. Die gedrängt volle Straße erinnere an die „Wege des Weltlebens“, wo ein jeder „in der Kutsche oder zu Fuße nur Schritt vor Schritt vorwärts kommt, mehr geschoben wird, als geht, mehr aufgehalten wird, als willig stille steht“, bis der Tod jede Bewegung unterbindet – „Solche Mühe hat Gott den Menschen gegeben!“ Hinzu tritt, dass größte Lust den Menschen dann befällt, wenn sich diese „ganz nahe an die Gefahr drängt“. In „ihrer Nähe“, das wird nochmals betont, lassen sich „ängstlich-süße Empfindungen“ genießen, aber keinesfalls mittendrin (I, 32, 270-272). Latente Gefahr darf hier nicht in offene Gewalt umschlagen.

⁴⁰ Meine Darstellung orientiert sich an Gert Ueding: Grundriss der Rhetorik. Geschichte, Technik, Methode. Stuttgart 1986, darin das Kapitel *Der Redeschmuck (ornatus)*, 264-303.

⁴¹ Vgl. Roland Barthes: Sur Racine. Paris 1963, 17f.

⁴² Schiller: Werke 5, 110.